2000 € Gewinnspiel!

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 2013
62. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €



B13411

MEB-Testreport:
- *V 200 mit Sound von Piko*
- *Euro 4000 von Sud-Express*

Werkstatt:
- *Bau eines Landschaftsmoduls*

Vor 50 Jahren
Altenburg – Zwickau elektrisch

Vorbild Chemnitzer Schlossberg
Modellbau nach Maß

Maifelder Märklin-Magistrale
Kopfbahnhof mit Groß-Bw

Eisenbahnknoten Osnabrück
Das Herz der Rollbahn

Das Drehkreuz des Südens



Foto: Slg. Gerhard

NEU
€ 12,50

Vor 174 Jahren begann die Geschichte der Eisenbahn in der bayerischen Landeshauptstadt. Diese Sonderausgabe beschreibt die Entwicklung Münchens zu einem der wichtigsten deutschen Eisenbahnknoten mit dem Münchner Hauptbahnhof als Ausgangspunkt zahlreicher Haupt- und Regionalstrecken.

EJ-Sonderausgabe 2/2013
Eisenbahn in München
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 531302

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de





14 Das Herz der Rollbahn

Vor etwa 140 Jahren entstand aus einer einfachen Eisenbahnkreuzung ein wichtiger Bahnknoten im Norden Deutschlands.

Titel: Lok der Baureihe 01
Modell: Roco
Montage: Rainer Albrecht nach Vorlage von Ludwig Rotthowe



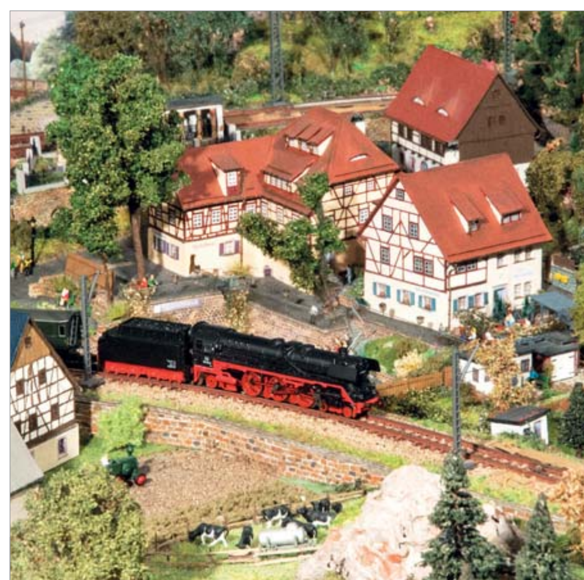
36 Elektrisch nach Zwickau

Eine bedeutende Expansion des elektrischen Zugbetriebs der Deutschen Reichsbahn.



82 Bundesbahn-Dampf

Die Großanlage der Modellbahnfreunde Maifeld setzt außergewöhnliche Akzente.



78 Faszinierend klein

Modellbau vom Feinsten: Die Anlage von Wilfried Pflugbeil fesselt den Betrachter.

NAHVERKEHR

DB Regio fährt künftig Škoda



FOTO: DOLLINGER

Die Dreisystem-Skoda-109E wurde Mitte April nach „TSI High Speed RST" zertifiziert: Ein Schlüsseldokument für die Zulassung in sechs europäischen Ländern.

☐ Ab Ende 2016 werden moderne Fahrzeuggarnituren vom tschechischen Hersteller Škoda Transportation auf der Strecke Nürnberg – Ingolstadt – München (NIM) unterwegs sein. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hatte die Nahverkehrsleistungen auf den Strecken NIM, Augsburg – Treuchtlingen – Nürnberg und Treuchtlingen – Ingolstadt – München ausgeschrieben. Am 17. Juni 2013 gab die BEG nun bekannt, dass die Ausschreibung zu Gunsten der DB Regio AG entschieden wurde. Für die Verkehre auf der Neubaustrecke NIM und den darauf fahrenden schnellsten Nahverkehrszügen Deutschlands wird Škoda Transportation der Deutschen Bahn insgesamt sechs moderne Hochkapazitätsgarnituren liefern, wobei eine Garnitur jeweils aus sechs Doppelstockwagen und einer Lokomotive vom brandneuen Typ 109 E besteht. Die Fahrzeuge sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt, obwohl seitens der Ausschreibung nur 190 km/h gefordert wurden. Sie enthalten auch druckfeste Kästen, was zu einem besseren Fahrkomfort beiträgt. An der Entwicklung der Züge wird sich die ganze Škoda-Transportation-Gruppe beteiligen. Die Doppelstockwagen werden von der Tochtergesellschaft in Ostrava, Škoda-Vagonka, hergestellt. Die komplette Elektroausstattung liefert die Pilsener Tochtergesellschaft Škoda-Electric. In den Wagen zweiter Klasse wird es insgesamt 679 Sitzplätze geben. Ein Mehrzweckraum soll bis zu 37 Fahrräder fassen. Der Gesamtauftragswert für Škoda Transportation beläuft sich auf mehr als 100 Millionen Euro und bedeutet für die Tschechen den ersten Auftrag der DB AG. Mittelfristig ist Škoda bestrebt, weitere Aufträge aus Deutschland zu akquirieren, und möchte dazu auch eine deutsche Vertriebsgesellschaft gründen. Für die Verkehre auf der Linie Augsburg – Treuchtlingen – Nürnberg sollen komfortable Doppelstocktriebzüge der neuesten Generation „TWINDEXX Vario (Do2010)" des Herstellers Bombardier Transportation beschafft werden.

BERLIN

Zug der Erinnerung

☐ Die Dampflok 78 468 gastierte am 4. Juni 2013 mit dem Zug der Erinnerung im Bf Berlin-Friedrichstraße. Der Zug wurde vom Ostbahnhof kommend in der Nacht überführt und stand auf Gleis 1. Der besondere Ausstellungszug erinnert an die Deportation von Juden in die Vernichtungslager in der Zeit der NS-Diktatur. Vor dem Bahnhof Friedrichstraße erinnert außerdem ein Denkmal an das schlimmste Kapitel der deutschen Geschichte. Eine Dampflok ist mittlerweile ein seltenes Schauspiel auf der Berliner Stadtbahn. Der Abschnitt Friedrichstraße – Zoologischer Garten ist seit Mitte der 1990er-Jahre für Dampfloks gesperrt. Der Zug der Erinnerung unternahm auch 2013 in den Monaten Mai und Juni eine Tour durch Deutschland.



FOTO: GÜNTHER

78 468 über der belebten Berliner Friedrichstraße: Dieses Motiv wurde schon zur Zeit der Dampftraktion immer wieder gerne abgelichtet.



FOTO: BEYTEKIN

Die Baustelle ist weiträumig abgesperrt. Offiziell, damit die Gefährdung von Schaulustigen und Wanderern ausgeschlossen werden kann – Sorge hat man aber auch vor Gegnern des Projekts Stuttgart 21.

MUSTERSUBLINE

Großbaustelle NBS Stuttgart – Ulm

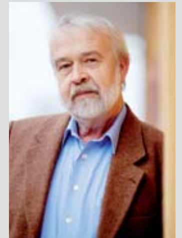
☐ Entgegen den üblichen Gepflogenheiten, unbemerkt von der Öffentlichkeit, wo man auf den offiziellen Tunnelanstich am 19. Juli spekulierte, wurde am Nachmittag des 6. Juni 2013 still und heimlich der Tunnelanstich am Steinbühltunnel in der Startbaugrube Pfaffenäcker bei Hohenstadt auf der Schwäbischen Alb vollzogen. Inzwischen wurde auch eine Patin für den neuen Eisenbahntunnel gefunden. Susanne Ramsauer, die Gattin des Bundesverkehrsministers, konnte für die ehrenvolle Aufgabe gewonnen werden. Sie und ihr Mann Peter Ramsauer werden am 19. Juli den offiziellen Tunnelanstich in die Wege leiten. Der 4,8 Kilometer lange Steinbühltunnel bei Hohenstadt gehört zur ICE-Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, die insgesamt etwa drei Milliarden Euro kosten soll. Für den Tunnelbau musste zunächst ein riesiges Loch gegraben werden. Dazu trugen die Arbeiter etwa 1,6 Millionen Kubikmeter Erdreich ab. 800000 Kubikmeter bleiben bei der Baustelle, die restlichen 800000 Kubikmeter werden mit Lastwagen abtransportiert. Bis die ersten Züge durch den Steinbühltunnel rollen, werden aber noch einige Jahre ins Land ziehen. Im Herbst 2018 soll der Rohbau des Streckenabschnitts, in dem sich der Steinbühltunnel befindet, abgeschlossen sein.



FOTO: SCHULZ

■ *Ein erster Stadler-Flirt-Triebzug für das E-Netz Rosenheim zeigte sich am 30. Mai 2013 in Velten. Das dunkelblau-silberfarbene Fahrzeug ist für die Bayerische Oberlandbahn (BOB), eine Tochter der Veolia Verkehr Regio GmbH, bestimmt, die unter der Marke „Meridian“ ab Dezember 2013 den Regionalverkehr im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) fahren soll.*

WIEDERHOLUNGEN UND RELATIVITÄTEN



Dr. Karlheinz Haucke

Des Eindrucks, dass sich mehr und mehr Wiederholungen in unseren Alltag einschleichen, kann ich mich schon beim meist überflüssigen Blick in die Fernsehprogramme nicht erwehren. Doch nicht nur dort wiederholt es sich in schöner Regelmäßigkeit. Aus der Geschichte zu lernen, ist eigentlich ein Forderungsansatz, um zumindest negativ besetzte Wiederholungen zu vermeiden. Doch das hat bekanntlich schon nach Napoleons Russlandfeldzug nicht geklappt.

Betrachte ich die aktuelle Jahrhundertflut, wird zweierlei klar: Zum einen hat man – Ausnahmen bestätigen eher die Regel – offenkundig nichts oder viel zu wenig aus der letzten Jahrhundertflut gelernt; zum anderen erweist sich die Zeit bar jeder Einstein-Anspielung, aber nach menschlichem Ermessen als definitiv relativ, denn die vorige Jahrhundertflut ist gerade einmal elf Jahre her.

Für die hochwasserbedingten Störungen des Schienenverkehrs (siehe Beitrag ab Seite 32) kann die Deutsche Bahn eher nichts, wohl aber für die erneute Arbeitsverweigerung etlicher Klimaanlagen in ihren Zügen. Brutkästen sollten Geflügelzüchtern und nicht dem Flügelrad vorbehalten bleiben!

Wohlmeinende werden nun ins Felde führen, dass diese Klimaanlagen weder für extreme Hitze noch extreme Kälte ausgelegt sind und dann eben relativ anfällig beziehungsweise gar nicht mehr reagieren. Denen begegne ich mit meiner höchst eigenen Version der Relativitätstheorie: Je schneller die zumal druckertüchtigten Züge unklimatisiert werden, desto mehr dehnt sich die Zeit bis zum Augenblick des Entkommens.

Auf solchermaßen schnelle Brüter kann ich jedenfalls getrost verzichten!



FOTO: SPILLER

■ *Wenn man an Luxuszüge denkt, dann fällt einem wohl als erstes der Orient-Express ein. Nicht nur die Kosten für eine Mitfahrt sind beeindruckend, sondern auch die Vorbeifahrt des 16-Wagen-Zuges. Am 8. Juni 2013 gab es die Chance, dies zu beobachten: Der Venice-Simplon-Orient-Express war auf dem Weg von Prag nach Paris. Nach der tschechischen Grenze bis Nürnberg wurde der Zug von 232 589 bespannt und ist auf dem Foto bei Sulzbach-Rosenberg zu sehen.*

MIROW – NEUSTRELITZ

Neuigkeiten

□ Seit Anfang Juni ist auf der Strecke der Triebwagen VT43 der Eisenbahn-Gesellschaft Potsdam (NE81) als Stammfahrzeug im Einsatz. So kann das höhere Fahrgastaufkommen auf der Strecke im Sommerhalbjahr besser abgedeckt werden. Am 9. Juni fand ein Fahrplanwechsel statt. Seitdem verkehren täglich sechs (sonntags fünf) Zugpaare im Zweistundentakt. Neu eingerichtet wurde zum selben Zeitpunkt der Haltepunkt Weißer See am westlichen Stadtrand von Wesenberg. Eine Neuerung gibt es in Zirtow. Hier wurde das bisherige Personal zur Bedienung der mechanischen Schranke abgezogen. Nun muss der Triebfahrzeugführer für seinen Triebwagen die Schranken selbst herunter- und wieder hochkurbeln. Den Schlüssel dazu verwaltet der Fahrdienstleiter in Wesenberg.



FOTO: MUCH

Der Triebwagen muss nun jeweils in Zirtow vor dem BÜ anhalten. Der Tf steigt aus und kurbelt die Schranken herunter. Anschließend steigt er wieder ein, fährt über den BÜ und hält erneut an. Zum Hochkurbeln der Schlagbäume muss der Tf wiederum aussteigen. Nach erfolgreichem Öffnen des Bahnübergangs kann der Zug weiterfahren.

ZWISCHENHALT

■ **Der Rahmenvertrag** zwischen DB AG und Bombardier über 450 E-Loks ist am 17. Juni 2013 unterzeichnet worden. Parallel dazu erfolgte der Erstabruf von DB Schenker Rail AG mit 110 und DB Regio AG mit 20 Loks.

■ **Die PKP Intercity** hat mit dem kleinen Fahrplanwechsel 9. Juni die Zugkategorien Express (Ex) und EuroCity (EC) abgeschafft. Die bisher in diesen Kategorien verkehrenden Züge werden in die beiden verbleibenden Kategorien Express InterCity (EIC) und Twoje Linie Kolejowe (TLK) eingegliedert.

■ **Die DB Netz AG** hat zwischen Dohna und Niederschlottwitz an der Müglitztalbahn mit der Sanierung von vier Stahlbrücken über die Müglitz begonnen. Deshalb ist bis zum 25. August 2013 eine durchgehende Sperrung der Strecke unvermeidbar.

■ **Ab sofort ist** der Deutschlandpass für Reisende bis 18 Jahren für 109, bis 26 Jahren für 259 und ab 27 Jahren für 309 Euro erhältlich. Der Pass gilt jeweils einen Monat in Deutschland und an zwei aufeinanderfolgenden Tagen in Österreich und der Schweiz.

■ **Die S-Bahn Stuttgart** wird in den nächsten Jahren alle 60 S-Bahn-Züge der Baureihe 423 in ihrer Werkstatt in Plochingen modernisieren. Die 423 werden künftig auf den Linien S 4, S 5, S 6 und S 60 die bisherigen S-Bahn-Garnituren der altgedienten Baureihe 420 ersetzen.

■ **Seit dem 16. Juni 2013** fährt die Südtiroler Rittnerbahn wieder. Grund für die Unterbrechung waren die Bauarbeiten für die neue Remise in Oberbozen und für die Erweiterung in Klobenstein.

EUROPÄISCHER HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR

„AnsaldoBreda“-Desaster

☐ Das Fyra-Drama erreichte nun den unrühmlichen Höhepunkt (MEB berichtete mehrfach): Am 31. Mai 2013 gab die belgische Bahn SNCB/NMBS bekannt, auf die Lieferung der drei für den Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Amsterdam und Brüssel bestellten Fyra-Triebzüge des Typs V250 zu verzichten. Als Begründung wurde angegeben, dass die bereits von „AnsaldoBreda“ (AB) an die niederländische Bahn NS gelieferten V250-Triebzüge 26 gravierende, sicherheitsrelevante Mängel aufwiesen. Die Fyra-Triebzüge der NS durften bereits seit Mitte Januar nicht mehr eingesetzt werden. Anschließend erhielt AB drei Monate Zeit, die Mängel zu beheben, was nicht gelang. Der Verkehr über die inzwischen schwach genutzte Hochgeschwindigkeitslinie zwischen den Niederlanden und Belgien konnte nur noch mit Thalys-Triebzügen durchgeführt werden; die entfallenen Fyrafahrten erhielten konventionellen Ersatz durch lokbespannte Züge zwischen Den Haag und Brüssel. Der Markenname Fyra war inzwischen derart negativ belastet, dass er auch für die 160 km/h schnellen, lokbespannten, über die Hochgeschindigkeitsstrecke verkehrenden Züge nicht mehr verwendet wird. Am Abend des 3. Juni hat die niederländische Staatsbahn NS bestätigt, endgültig auf den Einsatz der Fyra-Hochgeschwindigkeitstriebzüge verzichten zu wollen unter Rückgabe der bereits neun gelieferten Triebzüge; außerdem soll die Lieferung sechs weiterer Exemplare storniert werden. Am 7. Juni gab die niederländische Regierung der NS grünes Licht, definitiv auf den Einsatz der Fyra-Triebzüge (Stückpreis 21 Millionen Euro) zu verzichten und im Rahmen der finanziellen Schadensbegrenzung juristisch gegen AB vorzugehen. Die NS erhielt von der Regierung die Auflage, bis zum 1. Oktober 2013 ein Ersatz-Konzept vorzulegen. „AnsaldoBreda“ ist inzwischen in die Gegenoffensive gegangen und beschuldigt die NS einer „mangelhaften Unterhaltung“ der Triebzüge; außerdem sei man bei Schneefall „zu schnell gefahren“. Der AB-Vorstandsvorsitzende Maurizio Manfellotto stellte sich am 18. Juni dem niederländischen Parlament und nahm Stellung. Er zeigte kein Verständnis für die Entscheidung. Alle Probleme seien auf mangelhafte Bedienung und Unterhaltung der V250 durch die NS zurückzuführen. Mit Bezug auf den Verlust von Bodenplatten beim Befahren verschneiter Strecken hatte „AnsaldoBreda“ bereits früher kritisiert, dass zu schnell gefahren worden sei. Am 19. Juni will AB in Utrecht gerichtlich gegen SNCB und NS vorgehen.



FOTO: SZYMANOWSKI

■ Am 19. Juni 2013 kam es in der Oberpfalz zu einem Umleiterzug der anderen Art. Bedingt durch die Einschränkungen im Elbtal verkehren derzeit einige Züge über die Strecken Cheb – Plauen – Leipzig und Cheb – Weiden – Nürnberg beziehungsweise Furth i.W. – Schwandorf – Nürnberg. So auch der für das Prüfcenter Velim (CZ) bestimmte Lokzug mit vier Loks von Siemens für die SNCB. Ab Nürnberg wurde der Zug von der erst vor kurzem zur BTE gekommenen 217 002 bespannt. Der Zug (DbZ 95727) bestand aus 217 002, SNCB-1901, -1902, -1861 und -1877. Er passiert gerade Sulzbach-Rosenberg.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: LINDNER

☐ Mit einem 3178-kW-Motor ist die Diesellokomotive Euro 4000 von Vossloh aktuell die stärkste dieselelektrische Lok Europas (siehe auch Test S. 70). 2011 erhielt Vossloh eine Bestellung über 29 Lokomotiven, von denen 15 in einer vierachsigen Euro 3000-Version als bis zu 160 km/h schnelle Personenzug-Lokomotiven geliefert werden sollen. Ausgeliefert sind bisher 14 Euro 4000-Exemplare, die aktuell noch, eigentlich übermotorisiert, im ausschließlich nationalen Personenverkehr eingesetzt werden. Während die Bahngesellschaft sich bei den neuen Loks über die unkomplizierte Wartung und die niedrigen Betriebskosten freut, tun dies die Lokomotivführer ganz besonders über die separat klimatisierten Kabinen vor allem hinsichtlich des später geplanten Cargo-Einsatzes in der Wüste. Wir wollen von Ihnen wissen, in welchem Land die abgebildete Lok 1405 zum Einsatz kommt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2013 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautete: „Triebkopf". Gewonnen haben: Thorsten berger, 06846 Dessau; Bruno Weber, CH-5723 Teufenthal; Wolfgang Dittrich, 01855 Altendorf; Fritz Schrader, 79271 St. Peter; Hans-Jürgen Thomas, 01139 Dresden; Mario Rittersdorf, 10315 Berlin; Kurt Koch, 14167 Berlin; Heinz-Jürgen Pieper, 38465 Brome; Siegfried Jobke, 39124 Magdeburg; Matthias Müller, 63607 Wächtersbach; Willi Lindenthal, 63667 Nidda; Torsten Müller, CH-3700 Spiez; Jochen Haefke, 13583 Berlin; Bernd Lembke, 22119 Hamburg; Andreas Prokop, 04683 Berlgershain; Horst Liebing, 04451 Borsdorf; Klaus Hilgenfeldt, 58566 Neuwied; Klaus-Peter Ludewig, 83129 Höslwang; Edgar Schimetschka, 91301 Forchheim.

MUSEUMSBAHN

Öchsle bald mit Altensteigerle-Wagen

☐ Der älteste erhaltene württembergische Schmalspurwagen „KBi 21 Stg" wird derzeit vom Öchsle-Schmalspurbahnverein aufwendig restauriert und dann zwischen Warthausen und Ochsenhausen unterwegs sein. Nach einer wechselhaften Geschichte soll der besondere Wagen in Oberschwaben seine Heimat finden. Er wurde 1891 von der Maschinenfabrik Esslingen für die erste königlich-württembergische Schmalspurbahn zwischen Nagold und Altensteig geliefert. Bis in die 1940er-Jahre blieb er dort. Die Strecke wurde 1967 stillgelegt und abgebaut. Der Wagen selbst fand bis 1965 zwischen Mosbach und Mudau im Odenwald Verwendung. Danach schien sein Schicksal besiegelt: Ausgemustert diente er einem Imker als Lager. Zehn Jahre später erlebte er seine erste Wiedergeburt. Eisenbahnfreunde der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) entdeckten den historischen Schatz und restaurierten ihn für die Jagsttal-Museumsbahn. Nachdem der Betrieb dort eingestellt worden war, kam der Wagen 1997 zum Öchsle und wurde vom dortigen Schmalspurbahnverein erworben. Dessen Mitglieder haben in verschiedenen Etappen zunächst das Fahrwerk hergerichtet. Die Restaurierungsarbeiten sollen im Lauf des Jahres abgeschlossen werden.



FOTO: BAUM

Seit Herbst 2012 wurden die Arbeiten mit Priorität fortgesetzt. Insbesondere das sanierungsbedürftige Dach und der sonstige Aufbau waren seither an der Reihe.



FOTO: FLEISCHER



FOTO: ROHRMANN

■ In Hamburg-Altona wurde am 18. Juni 2013 die neue Werbelok 101 025 „Starlight Express" vorgestellt. Es ist bereits die zweite 101, die für das Musical wirbt. Die etwas aufwendiger beklebte 101 001 warb schon zwischen 1998 und 1999 für den Andrew-Lloyd-Webber-Klassiker.


FOTO: HUBRICH

■ *Bergsenkungen sind im Ruhrgebiet ein ernsthaftes Problem. Sie entstehen als Altlast des Kohlebergbaus durch nachlassendes Gestein in den unteren Erdschichten. Dort, wo man die Kohlen entfernt hatte, wurden die abgebauten Flöze nicht immer verfüllt. Auch der Bahnverkehr ist mitunter von diesen Senkungen betroffen. Am 20. Juni 2013 musste 103 235 den IC 118 durch die Senke östlich des Gelsenkirchener Hbf ziehen.*

NAHVERKEHR

Talent 2 für National Express

□ Bombardier Transportation hat von National-Express-Rail-GmbH, einer deutschen Tochter der britischen National-Express-Group (NX), einen Auftrag über die Lieferung von 35 Talent 2-Triebzügen für den Einsatz auf den Linien RE 7, Rhein-Münsterland-Express, und RB 48, Rhein-Wupper-Bahn, erhalten. Eine Bietergemeinschaft aus National-Express und "IntEgro"-Verkehr gewann den Zuschlag für die Strecken in einem europaweiten Ausschreibungsverfahren. Der Auftragswert beläuft sich auf etwa 170 Millionen Euro zuzüglich Ersatzteilen. Bombardier wird drei- und fünfteilige Talent 2-Züge mit komfortabler Innenausstattung liefern. Die Elektrozüge sind bis zu 160 km/h schnell und bieten eine hohe Anzahl an Fahrgasttüren mit barrierefreien Einstiegen. Für die Triebfahrzeugführer sind separate Außentüren am Führerraum vorhanden. Die klimatisierten Triebzüge erhalten eine großzügige Sitzlandschaft mit Erste- und Zweite-Klasse-Bereichen sowie Mehrzweckareale mit Platz für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder. Bombardier will alle Züge im Jahr 2015 ausliefern. Tobias Richter, Geschäftsführer der National-Express-Rail-GmbH in Düsseldorf, freut sich auf die neuen Triebzüge: „National Express ist stolz auf seinen ersten Auftrag im Schienennahverkehr in Deutschland und auf die Vergabe der Fahrzeugbeschaffung an Bombardier. Unser oberstes Ziel ist, unseren künftigen Fahrgästen einen exzellenten Service zu bieten. Die Talent 2-Züge bilden dafür eine wesentliche Grundlage. Jetzt konzentrieren wir uns auf den pünktlichen Betriebsstart beider Linien im Dezember 2015."

THÜRINGER EISENBAHNVEREIN

254 052 macht rüber

☐ Der Thüringer Eisenbahnverein e. V. (TEV) auf dem Gelände des Bw Weimar inszenierte am 9. Juni 2013 eine spezielle Fotoveranstaltung. Hauptakteur war die E-Lok 254 052, welche bis 2010 von der Leipziger Eisenbahngesellschaft im Güterzugdienst deutschlandweit anzutreffen war. Die Lok wurde kürzlich an die Eisenbahnfreunde Freilassing verkauft und im ersten Schritt von Delitzsch nach Weimar überführt. Sie wurde zum 17. Weimarer Eisenbahnfest am 25./26. Mai 2013 präsentiert und nun mit einer eigenen, kleinen Abschiedsveranstaltung würdig vor ihrer voraussichtlich letzten großen Reise aus dem alten Einsatzgebiet verabschiedet. Die Lok soll in naher Zukunft ihre Reise gen Freilassing antreten.



FOTO: KLOSECK

Abschiedsfoto neben ihrer Weimarer Schwester 254 106.



FOTO: GERLACH

■ Seit dem 14. Juni 2013 wirbt die PKP-Intercity-Lok 5 370 010 für das „Heineken Open'er Festival", das vom 3. bis 6. Juli 2013 in der polnischen Ostseestadt Gdynia auf einem Militärflugplatzgelände, seit 2003 alljährlich, stattfindet. Das Triebfahrzeug wird überwiegend im EC- oder Nachtzugverkehr zwischen Warschau beziehungsweise Gdynia und Berlin eingesetzt. Am 16. Juni 2013 beförderte der PKP-Taurus den Berlin-Warschau-Express, EC 44, von Warschau nach Berlin Hbf und durchfuhr kurz vor dem Ziel den S-Bahnhof Berlin-Warschauer Straße.

SCHWELLENLEGER

Null Fingerspitzengefühl

☐ Das populäre Einhacken auf den großen Bahnkonzern liegt mir eigentlich fern, aber man muss sich wirklich nicht über den schlechten Ruf der Deutschen Bahn AG wundern. Die Gründe dafür sind meist hausgemacht: In DB-Regio-Zügen verteilten die Zugbegleiter, neudeutsch KiN (Kundenbetreuer im Nahverkehr), kleine Handzettel an die Fahrgäste. Fettgedruckt ist dort unter anderem zu lesen: „Die Kontrolleure sind nicht berechtigt, Ermessensentscheidungen zu treffen." Übersetzt heißt das: Ausnahmslos jeder Fahrgast muss 40 Euro erhöhtes Beförderungsentgelt entrichten, sobald er keine Fahrkarte besitzt. Egal, ob es dafür einen plausiblen Grund gibt, wie etwa defekte Automaten, verspätete Züge, verpasste Anschlüsse, keine ausreichenden Übergangszeiten usw. Was mich persönlich an diesem Handzettel am meisten stört, ist die Degradierung des eigenen Personals. Die Zugbegleiter stehen doch an vorderster Front, sind der personifizierte Konzern, sollten das Aushängeschild sein. Gerade diese Mitarbeiter mit direktem Kundenkontakt benötigen nicht weniger, sondern viel mehr Kompetenz.

Es gab einmal Zeiten, da hieß der KiN noch Schaffner, war eine Respektsperson, trug Verantwortung, schrieb Bremszettel, fertigte den Zug ab und bildete mit dem Lokführer ein Team, das für einen Zug gemeinsam zuständig war. Ich bin überzeugt, dass ein erfahrener Zugbegleiter in 95 Prozent aller Fälle beurteilen kann, ob ein Fahrgast vorsätzlich schwarzfährt, oder ob es sich um einen ehrlichen Kunden handelt, der wirklich einen triftigen Grund für das Fehlen der Fahrkarte hat. Was für eine positive Außenwirkung könnte es haben, wenn kompetente, freundliche und nicht zuletzt in manchen Fällen kulante Zugbegleiter am Werk wären?

DB Regio hingegen lässt seine Zugbegleiter im Regen stehen und nur mehr Tätigkeiten ausüben, die besser ein Roboter übernähme. Moderne Mitarbeitermotivation sieht anders aus.



DB BAHN

Fahrgastinformation

Der erhöhte Fahrpreis für Fahrten ohne gültige Fahrkarte beträgt mindestens 40 Euro. Dieses erhöhte Fahrgeld ist keine Strafe oder Bußgeld im strafrechtlichen Sinn, sondern eine zivilrechtliche Forderung. Für den Einzug des erhöhten Beförderungsentgeltes ist deshalb nicht entscheidend, ob jemand aus Vorsatz oder Irrtum mit öffentlichen Verkehrsmitteln ohne gültige Fahrkarte fährt. Haben Sie bitte Verständnis dafür, dass das Kontrollpersonal nicht unterscheiden kann und darf, ob ein Fahrgast vorsätzlich oder irrtümlich ohne gültige Fahrkarte gefahren ist.

Die Kontrolleure sind nicht berechtigt, Ermessensentscheidungen zu treffen.

HANDZETTEL: SLG. FLEISCHER



■ Am 4. Juni 2013 überführte die 140 425 Wagen aus dem DB-Museum Koblenz-Lützel nach Nürnberg, um auf dem Rückweg den Adler mitzunehmen, der auf dem DB-Museums-Fest dampfen durfte. Die Aufnahme zeigt den Zug auf dem Hinweg kurz vor Nürnberg auf der Brücke in Emskirchen.



■ 120 138 befördert am 5. Juni 2013 einen Leerwagenpark mit grauen Militärbegleitwagen der Deutschen Bahn zur Abstellung nach Grunewald. Mit diesem Zug, der sonst Soldaten befördert, kamen rund 350 Jugendliche zur Preisverleihung des deutsch-französischen Schüler-Kunstprojektes „MIX'ART France-Allemagne 2013 – ein Europa der kulturellen Vielfalt und der Chancengleichheit". Deutschland und Frankreich begehen 2013 den 50. Jahrestag der Unterzeichnung des Élysée-Vertrags.



FOTO: KELLER

■ *Schwer beschädigt nach der Brandkatastrophe von Nürnberg-Gostenhof im Jahre 2005, gelang es, durch persönliches Engagement von Olaf Teubert und einer großen Spendenbereitschaft 01 150 fahrfähig wieder aufzuarbeiten. Bei einer Fahrzeugschau anlässlich des DB-Museum-Sommerfestes am 8. Juni 2013 in Koblenz-Lützel konnte die Lok von Eisenbahninteressierten in Augenschein genommen werden. Highlight des Tages war eine Fahrt durch das romantische Lahntal nach Limburg. Das Bild zeigt den Sonderzug in Balduinstein.*

ZEITREISE

Osnabrück Hauptbahnhof – Veränderungen im Detail





FOTOS (2): ARCHIV VGBAHN



FOTO: BAUER-PORTNER

■ 119 Jahre Geschichte gehen nicht spurlos vorüber, doch im Grunde hat sich Osnabrücks Tor zur Welt nicht dramatisch verändert. Nach dem Krieg wurden die beiden Turmstuben zu beiden Seiten des Hauptportals nicht mehr aufgebaut. Dafür wandelten sich die Dächer der Seitenflügel von einer Pult- zu einer Sattelform. Die zunehmend urwaldartige Berankung mit wildem Wein wurde wegsaniert. Am stärksten wirken die Veränderungen auf dem Vorplatz. 1920 war noch eine Straßenbahn unterwegs, dazu kleine schwarze Taxen. 1960 zeigen sich jene immer noch schwarz, jedoch in üppigen barocken oder amerikanisch geprägten Formen. Heute warten immer noch Taxis, doch dominierend sind die Fahrräder, die zu Tausenden am Bahnhof abgestellt sind.

www.dampfbahn-route.de

DAMPFBAHN-ROUTE

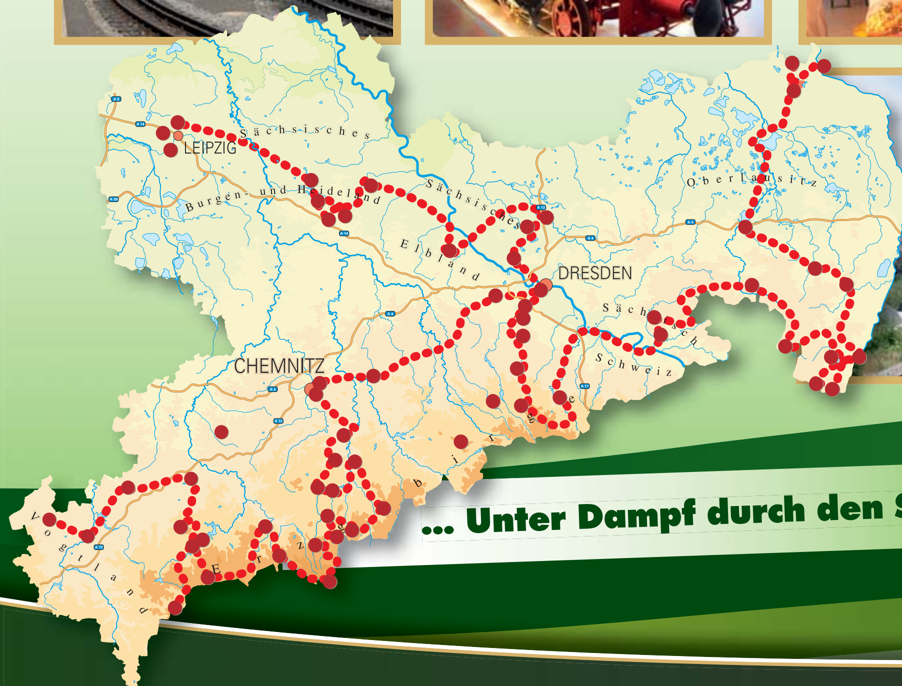
Kommen Sie auch 2013 ins Dampfbahnland Sachsen















... Unter Dampf durch den Sommer

Genießen Sie das Reiseland Sachsen entlang der DAMPFBAHN-ROUTE - in der Hauptsaison erleben Sie die das Bahnparadies in voller Vielfalt und mit zahlreichen Veranstaltungen!

SOEG mbH DAMPFBAHN-ROUTE · Am Alten Güterboden 4 · 01445 Radebeul · Telefon: 0351 2134440 · Telefax: 0351 2134445 · E-Mail: info@dampfbahn-route.de

ZITTAUER SCHMALSPURBAHN



7. Historik Mobil 2013

2. bis 4. August im Zittauer Gebirge

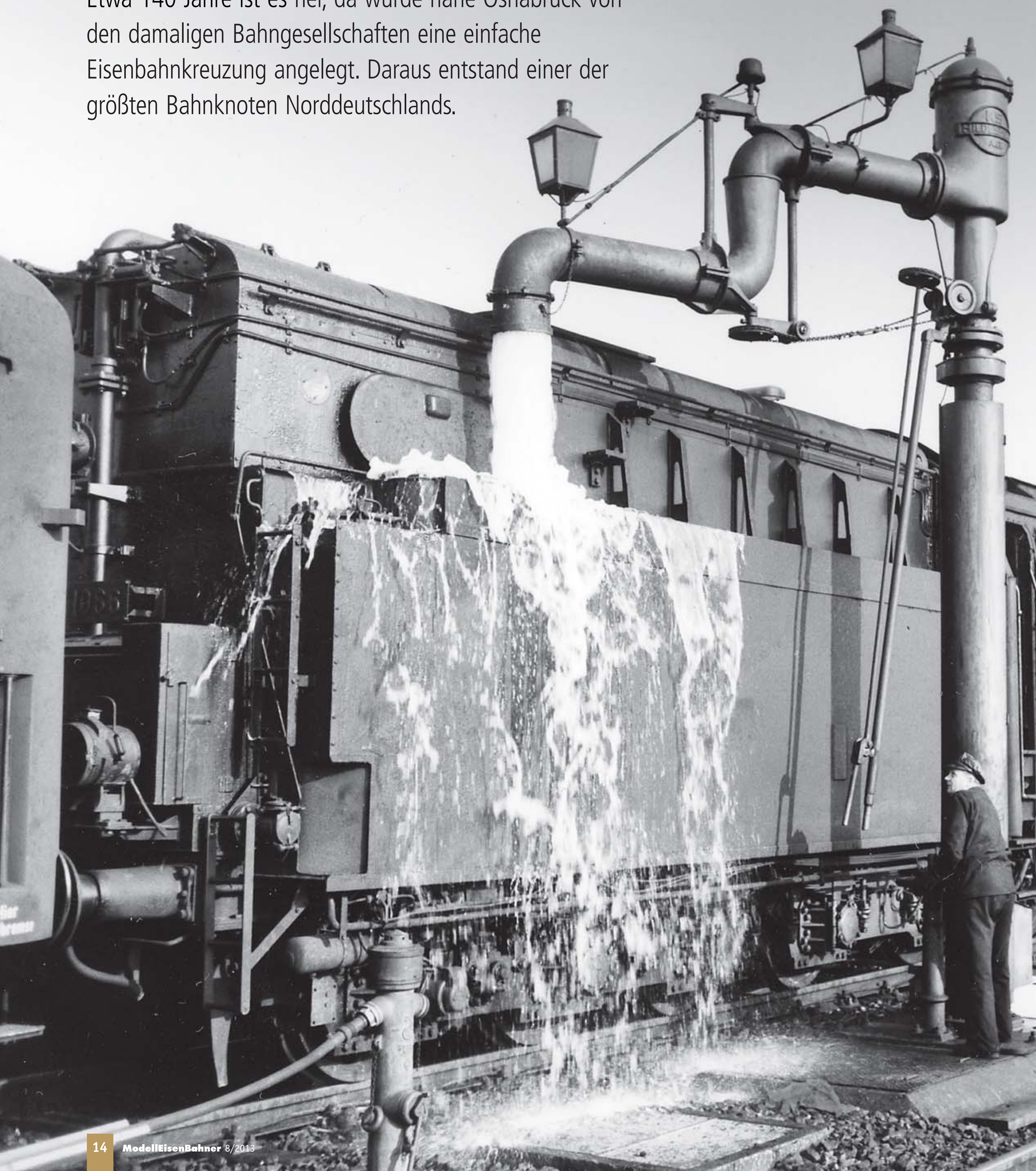
Die 7. Historik Mobil unter dem Motto „Rock'n roll und Petticoat" lassen wir die 50er und 60er Jahre wieder aufleben und bringen dafür einen DR-Zug in der Eisenbahnepoche III mit VI K Lokomotive 99 715 der Preßnitztalbahn zum Einsatz.

SOEG Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH

Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH
Bahnhofstraße 41 • 02763 Zittau • Telefon: +49 3583 540540 • Internet: www.soeg-zittau.de und E-Mail: info@soeg-zittau.de

Turmbahnhof und Rollbahn – Eisenbahn in Osnabrück

Etwa 140 Jahre ist es her, da wurde nahe Osnabrück von den damaligen Bahngesellschaften eine einfache Eisenbahnkreuzung angelegt. Daraus entstand einer der größten Bahnknoten Norddeutschlands.



Drehkreuz im NORDWESTEN

Als König Dampf noch uneingeschränkt regierte, war es ein alltägliches Schauspiel: Die mächtige, neubekesselte 01 1066 mit Ölfeuerung fasst im März 1965 am Bahnsteig Wasser. Dann geht es weiter mit dem E 521 aus Düsseldorf auf der Rollbahn in Richtung Hamburg.



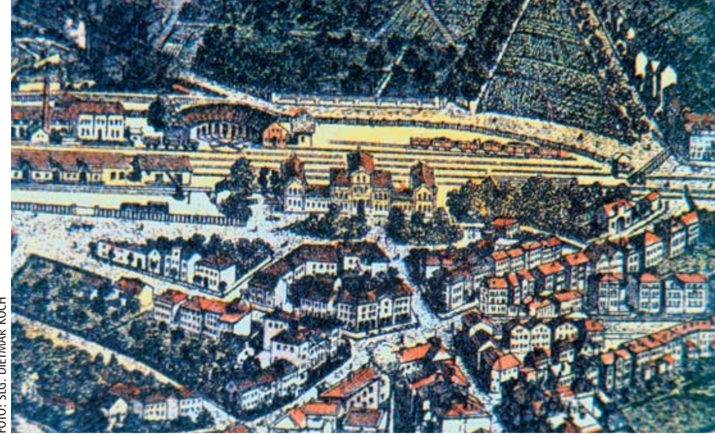
FOTOS (2): LUDWIG ROTTHOWE

Zeit zum Austausch: Lok- und Zugpersonal nutzen den Zwischenhalt in Osnabrück. Typisch für die damalige Zeit sind die verlorengegangenen Gussschilder der Lok und der Ersatz durch aufgemalte Ziffern.

„Es gibt da eine Bahnstrecke, da kommt in jeder Minute ein Zug." Solches berichtete ein Schulfreund von Ludwig Rotthowe. Der Eisenbahnfotograf aus Telgte im Münsterland machte sich sodann mit dem Rad quer durchs Land über Feldwege auf zu dieser Strecke. Zwischen Südmühle und Westbevern gelangte er an sein Ziel. Nun, das mit dem 60-Sekunden-Abstand bewahrheitete sich nicht ganz. Aber der außergewöhnlich dichte Zugbetrieb auf der „Rollbahn" begeisterte nicht nur ihn. 240 bis 260 Züge täglich sollen es damals in den 60er-Jahren gewesen sein. „Es rollte

Tag und Nacht", erinnert sich Rotthowe. Die meisten Fotografen hielten sich damals an der freien Strecke auf, südlich von Osnabrück beispielsweise am Lengericher Tunnel oder nördlich der Stadt an der Hase, entlang der Steigungsstrecke durch das Wiehengebirge oder am Mittellandkanal.

Der Bahnhof selbst war merkwürdigerweise seltener das Ziel der Fotografen. Dabei stellte er damals und stellt heute noch etwas ganz Besonderes dar. Grund genug, sich die Geschichte des Bahnknotens und seiner Einrichtungen und Lokomotiven etwas genauer anzusehen.


FOTO: SLG. DIETMAR KOCH

Der älteste Bahnhof Osnabrücks entstand an der „Hannoverschen Westbahn" nördlich der Stadtbefestigung.

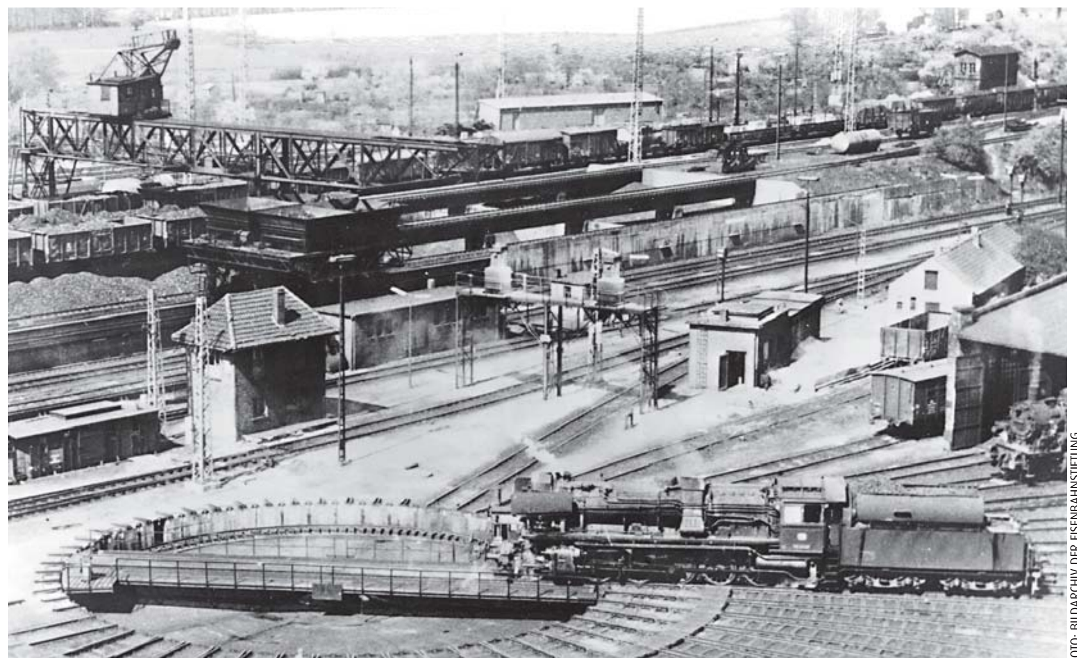
Das Eisenbahn-Zeitalter für Osnabrück begann am 21. November 1855: Die Königliche Eisenbahndirektion Hannover eröffnete die von Löhne kommende „Hannoversche Westbahn". Mit der Bahnlinie und der Weiterführung über Rheine sollten die Seehäfen des Königreichs erschlossen werden. Auch an den Bahnanschluss in Richtung der Niederlande dachte man bereits (er wurde 1865 über Salzbergen hergestellt).

Nördlich der noch befestigten Stadt auf dem freien Feld an der Hase entstand der erste Bahnhof. Werkstätten, Lokomotivremisen und Gütergleise wuchsen in rascher Folge, waren aber nicht von dauerhaftem Bestand, wie sich erweisen sollte.

Schon zwei Jahre nach Eröffnung konnte der erste der vielen Industrieanschlüsse in Betrieb genommen werden, die im Laufe der Jahrzehnte ausschließlich entlang der Ost-West-gerichteten Strecke entstehen sollten. Das erste Industriegleis führte zum Piesberg, an dem damals wertvolle Anthrazit-Kohle gefördert wurde. Noch heute existiert dieser Anschluss, er wurde sogar kürzlich um ein weiteres Verbindungsgleis aus Richtung Hafenbahn ergänzt, so dass der Zechenbahnhof nun aus zwei Richtungen angefahren werden kann.


FOTO: LUDWIG ROTTHOWE

Wieder die 01 1066: Im Dezember 1963 schleppt sie einen D-Zug aus Köln in Richtung Hamburg. Die folgende Steigung durch das Wiehengebirge erfordert von der Lok vollste Kraftanstrengung. Links sind die Brücken der Gütergleise über den unteren Bahnhof zu sehen.


FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Ein Blick über eine der beiden Drehscheiben auf die riesigen Behandlungsanlagen des Bw Osnabrück Hbf. Eine Lok der Baureihe 50.40 mit Franco-Crosti-Kessel rollt zum nächsten Einsatz auf der Rollbahn.

Im Querschnitt ist die Brücke der Rollbahn über die Gleise der Hannoverschen Bahn erkennbar. Der Treppenaufgang an dieser Stelle war bald verschwunden, die alten Überbauten wurden bei der Elektrifizierung ersetzt.

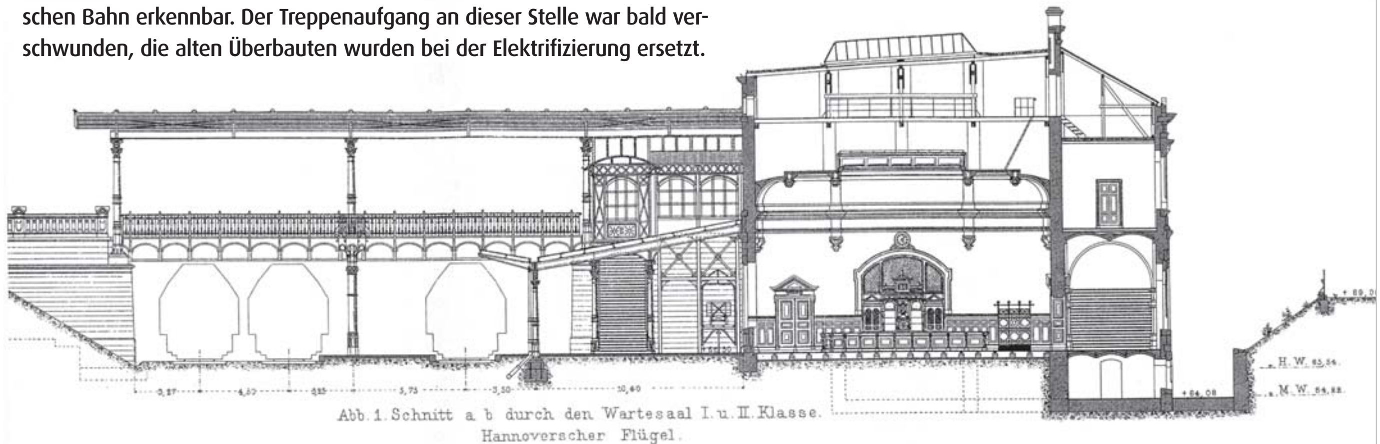


FOTO: SLG. DIETMAR KOCH

In Nord-Süd-Richtung waren zunächst andere Bahngesellschaften planerisch tätig. Die Köln-Mindener Eisenbahn schließlich erlangte 1866 die Konzession zum Bau der „Hamburg-Venlo-Eisenbahn“, allerdings vorerst nur auf preußischem Gebiet. Zu Baubeginn 1868 waren die rechtlichen Unsicherheiten in Bremen und Hamburg noch nicht ausgeräumt. Zunächst wurde die Strecke von Osnabrück in Richtung Süden in Teilstücken 1870 und 1871 eröffnet.

Der Bahnknoten wuchs aus einer einfachen Kreuzung

Zwei Jahre später folgte die Verbindung nach Bremen, bei der die Überwindung des Wiehengebirges einige Anforderungen stellte. Kilometerlang zog sich die 1:200-Rampe dahin, um zwischen Belm und Vehrte mit 120 Metern ü. NN den höchsten Punkt dieser Strecke zu erreichen. Der Block Tannenberg in diesem Bereich ist heute noch ein beliebter Fotostandpunkt, auch wenn kürzlich dieses kleine Gebäude abgerissen wurde.

Mit der Streckeneröffnung wurde auch ein einfaches Brückenbauwerk angelegt, mit dessen Hilfe die Gleise der Hannoverschen Westbahn überquert wurden. Nördlich des Kreuzungspunktes wurde am Klus-Hügel der „Bremer Bahnhof“ errichtet, ein kleines Fachwerkgebäude. Man zeigte Weitblick und verzichtete auf aufwendigere Bauweisen. Das Provisorium musste nur etwa 20 Jahre ausreichen. Auch die ersten Verbindungskurven wurden damals errichtet. Nach Westen hin zum Hannoverschen Bahnhof die Klus-Kurve, auf der gegenüberliegenden Seite zum Stahlwerk, welches seit 1871 den Bereich nördlich der Bahn dominierte.

Die Osnabrücker Bürger waren nicht gerade angetan von der Tatsache, dass ein weiter (Fuß-) Weg zum neuen Bahnhof weit abseits der Stadt führte. Auch das Um-



FOTO: CARL BELLINGRODT, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Am 23. Juli 1949 war Kriegslok 52 1953 mit Kondenstender in einem der Osnabrücker Bahnbetriebswerke zu Gast.

23 078 aus dem Bw Oldenburg ist 1962 vermutlich mit einem Zug aus eben dieser Richtung im oberen Bahnhof angekommen und wird nun abgespannt. Damals waren Pack- und Expressgutwagen noch wichtig, wie man links am Bahnsteig erkennen kann.



FOTO: LUDWIG ROTTHOWE

Die wichtigsten Güterzugloks der DB waren noch im Bw Osnabrück Rbf vereint: Paradeaufstellung im September 1968.



FOTO: WERNER FRICKE, SLG. HANS-DIETER JAHR

FOTO: LUDWIG ROTTHOWE

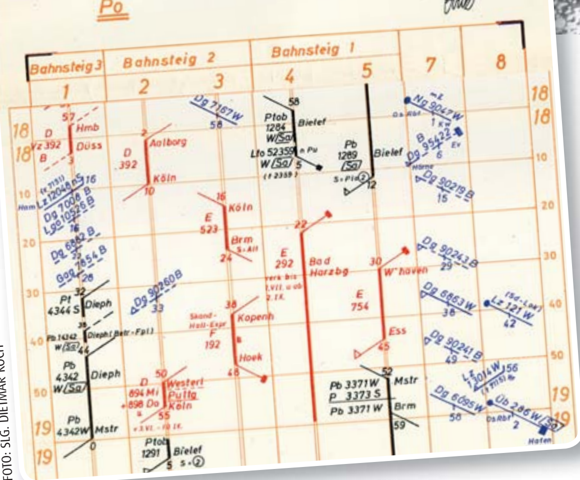


FOTO: SLG. DIETMAR KOCH

Die interessantesten Züge waren die in West-Nordost-Richtung. Einer von ihnen war der F 191/192, der „Holland-Skandinavien-Express". Hier verlässt F 191 den oberen Bahnhof mit Ziel Kopenhagen. Im Dezember 1963 war er mit einer Zweizylinder-01 zunächst ohne Halt durch den unteren Bahnhof gerauscht, um anschließend über die Stahlwerks- und Schinkel-Kurve den oberen Bahnhof zu erreichen. Hier wurde Kopf gemacht und auf die dreizylindrige 01 1052 umgespannt.

steigen zwischen den beiden Bahnlinien war alles andere als bequem. Ein „Centralbahnhof" war gefragt!

Die Planungen dazu wurden ab 1888 in Angriff genommen, im südwestlichen Winkel der Bahnkreuzung sollte er entstehen, mit zwei Flügeln entlang der Strecken in Richtung Münster und Bentheim. Das Empfangsgebäude für Deutschlands größten Turmbahnhof ist auch heute noch beeindruckend. Die Fassaden zeigen sich gepflegt, vom geräumigen Vorplatz genießt man einen schönen Blick auf das Bauwerk (siehe Seite 12). Übrigens wurden die kalku-

EINFAHRT AUS RICHTUNG BREMEN

Im Jahr 1962 waren noch Loks der Baureihe 01 in Osnabrück beheimatet. 01 166 mit Neubaukessel rollt in den Bahnhof. Die Gleisverbindung aus der Schinkel-Kurve reicht mit Hilfe des Hosenträgers noch bis ins Gleis 1. Mit der Elektrifizierung wurde der Mittelbahnsteig verlängert und die Weichenverbindung entfiel. 101 016 zieht am 6. Juni 2013 den IC 2221 Hamburg – Köln.



FOTO: WERNER FRICKE, SLG. HANS-DIETER JAHR



FOTO: MICHAEL WERNKE

lierten Baukosten damals deutlich unterboten! Vom übrig gebliebenen Geld errichtete man kurzerhand die Eilgutabfertigung entlang der Bentheimer Gleise.

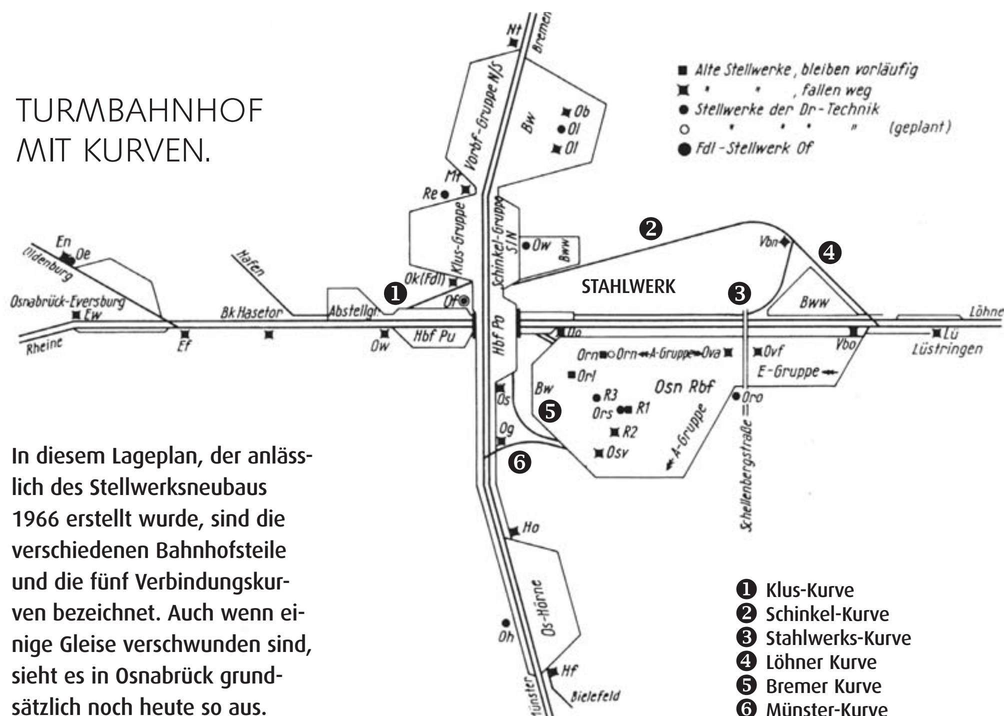
Je nach Blickrichtung überragt heute jedoch ein anderer Bau das imposante Empfangsgebäude: Auf sieben Stockwerken wurde 1966 die modernste Stellwerkstechnik der Bundesbahn verteilt. Das neue Zentralstellwerk prägt seitdem die Bahnsteigsansichten im oberen und unteren Bahnhof. Po und Pu sind die Kürzel für die beiden Bahnhofsteile, und auch im Stellwerksraum hat jeder dieser Teile seine eigene Stelltafel. Der Blick darauf ist beeindruckend. „Erinnert das nicht irgendwie an eine Modelleisenbahn?", fragt mich ein Fahrdienstleiter. Auch für den Laien nachvollziehbar zeigen sich die ausgeleuchteten Fahrstraßen und die durch Züge belegten Abschnitte. Dietmar Koch, lange Jahre in den Osnabrücker Stellwerken tätig und zuletzt Bahnhofs-Chef, erinnert sich: „Im alten Stellwerk Ok an der

Stellwerkstechnik, die fasziniert

Klus-Kurve war die E-43-Technik eingebaut. Der Stellwerksgehilfe sprang damals von Weichenschalter zu Weichenschalter, bis der Fahrdienstleiter die Fahrstraße ziehen konnte. Dieses Stellwerk stand übrigens früher noch auf der Ostseite der Gleise." Das neue Zentralstellwerk wurde dann direkt in den Gleiswinkel gesetzt.

In den unteren beiden Stockwerken sind die Batterien und die Notstromversogung untergebracht, dann folgen vier Stockwerke feinster Relaistechnik. „Die Kabelbäume sind beängstigend", meint dazu Dietmar Koch. Im siebten Stockwerk befindet sich der großzügige Bedienraum. Etwas erhöht in der Mitte ist der Platz des früheren Dispo, der zu Zeiten der Hochbetriebs mit neun weiteren Kollegen Dienst tat, eine dann reichlich enge Angelegenheit. Heute reichen am Sonntag zwei Fahrdienstleiter aus, die vor inzwischen ziemlich abgewetzten

TURMBAHNHOF MIT KURVEN.



In diesem Lageplan, der anlässlich des Stellwerksneubaus 1966 erstellt wurde, sind die verschiedenen Bahnhofsteile und die fünf Verbindungskurven bezeichnet. Auch wenn einige Gleise verschwunden sind, sieht es in Osnabrück grundsätzlich noch heute so aus.



Das Stellwerk Ok des oberen Bahnhofs an der Klus-Kurve. Es wurde nach dem Krieg aus den Ziegeln zerbombter Häuser wiederrichtet.



Im Inneren des elektromechanischen Stellwerks Ok war die Bauart E 43 eingebaut.



Volle Besetzung: Im neuen Siemens-Spurplan-Drucktasten-Stellwerk der Bauart 1960 waren zu Zeiten des Hochbetriebs zehn Mann im Einsatz. Mit weißem Hemd und Krawatte griff man allerdings nur für das Pressefoto in die Tasten.

FOTOS (4): SLG. DIETMAR KOCH

Bedientischen sitzen, fast 50 Jahre hinterlassen ihre Spuren. Werktags sind noch vier Kollegen nötig. „Früher saß neben dem Dispo unser Ansager," erinnern sich die Kollegen, „heute kommen die Ansagen ja von der Dame...". Gemeint ist die bundesweit gleiche und bei den Reisenden nicht sonderlich beliebte Automaten-Stimme.

Aus der Stellwerkskanzel bietet sich ein geradezu überwältigender Blick auf die Bahnanlagen und die Stadt Osnabrück. Zusammen mit den Stellwerkstafeln gelingt dann auch die Übersicht über die sechs Verbindungskurven, für die der Turmbahnhof bei den Kennern berühmt ist. In der Nordausfahrt des oberen Bahnhofs zweigt die Schinkel-Kurve, benannt nach dem dortigen Stadtteil, nach Osten ab. Diese verzweigt sich dann in die Stahlwerks-Kurve in Richtung des unteren Bahnhofs und Bentheim sowie in die Löhner Kurve nach ebendort. Beide Kurven wurden lange Zeiten regelmäßig von Reisezügen befahren. Sowohl die internationalen F- und D-Züge als auch die Eilzüge Richtung Oldenburg umrundeten das Stahlwerk.

Südlich des oberen Bahnhofs münden von Osten die Bremer und die Münster-Kurve aus dem Rangierbahnhof in die Rollbahn ein. Die Klus-Kurve wurde schon erwähnt, auch diese wird im Störungsfall für die Umleitung von Reisezügen benutzt. „Noch bietet uns der Bahnhof samt seiner Kurven vielfältige Ausweichmöglichkeiten für den Fahrdienst. Ob das in den kommen-


FOTO: LUDWIG ROTTHOWE

Als einzige Altbau-E-Lok-Baureihe war die 104 länger im Norden beheimatet. Die Osnabrücker 104 014 zieht einen Nahverkehrszug im September 1968 durch Westbevern.


FOTO: ROLF KÖSTNER

110 365, die einzige Lok mit dieser Warnlackierung, ist am 26. April 1981 mit dem D 348 Bad Harzburg – Hoek van Holland im unteren Bahnhof zum Stehen gekommen. Die netten Bahnsteiggebäude stehen auch heute noch, die Eilgutabfertigung rechts im Bild ist schon Geschichte.

ZEITENWENDE: GRUND ZUR TRAUER UND ZUR FREUDE

Am 28. September 1968 gelang Ludwig Rotthowe ein Abschiedsbild von 01 1085 mit dem E 527 Köln – Cuxhaven zwischen Osnabrück und Belm. Es war der letzte Tag des planmäßigen Dampfbetriebs in Richtung Hamburg. Einen Tag später stand 103 004 mit dem Eröffnungszug anlässlich der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Osnabrück – Bremen im Hauptbahnhof.



FOTO: LUDWIG ROTTHOWE



FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

VON OSNABRÜCK HBF NACH OSNABRÜCK HBF



Osnabrück zur Mittagszeit: Die Schule ist aus, und einige Steppkes verbringen Ihre Freizeit lieber am Bahnhof als bei Muttern am Küchentisch. Der Eilzug aus dem Ruhrgebiet läuft in Osnabrück Po ein, mit Lokwechsel von 110 auf 220 und zur Weiterfahrt nach Wilhelmshaven. Die Schüler steigen ein zu einer kostenlosen Rundreise. Der Zug wird nach Durchfahren der Schinkel- und Stahlwerks-Kurve wieder in Osnabrück halten, diesmal in Pu. Fahrkarten zur Reise von und gleichzeitig nach Osnabrück Hbf konnte man nicht erwerben. Die Schaffner waren machtlos. Stellvertretend für solche Züge steht 220 075 mit dem E 2737 Mönchengladbach – Wilhelmshaven im unteren Bahnhof.



Am 5. Mai 1986 wartet die 216 078 mit dem D 2734 Koblenz – Wilhelmshaven auf Gleis 1 im oberen Bahnhof, während 260 318 am Bahnpostamt rangiert. Wie aber kommt der Schnellzug nach Gleis 1 und weshalb steht die Lok in Richtung Münster? Fahrten vom oberen zum unteren Bahnhof sind in dieser Fahrtrichtung doch nur aus Gleis 4 und 5 möglich. Des Rätsels Lösung: Wegen Brückenbauarbeiten war die Schinkel-Kurve gesperrt. Daher fuhr der D 2734 aus Richtung Münster in Gleis 1 ein und die E-Lok ging vom Zug. Die Diesellok setzte sich jetzt an den Zugschluss und es ging geschoben in den Vorbahnhof Klus. Von dort zog die 216 den Zug durch die Klus-Kurve in Richtung Eversburg und weiter nach Wilhelmshaven.

FOTOS (2): ROLF KÖSTNER



FOTO: PETER SCHIFFER, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

220 027 vor dem aus niederländischen Wagen gebildeten E 1528 (Bad Harzburg – Amsterdam) zwischen Löhne und Osnabrück (2. März 1976).



FOTO: DIETMAR KOCH

Einzelne ICE lassen sich in Osnabrück sehen, manchmal sogar das auf den passenden Namen getaufte Fahrzeug.



FOTO: MICHAEL WERNKE

101 011 zieht den über Rheine umgeleiteten IC 2315 am 6. Juni 2013 durch die Klus-Kurve.

den EStW-Zeiten noch gegeben ist, wer weiß es?", fragen sich die Fahrdienstleiter.

Dietmar Koch bietet gelegentlich Führungen durch den Bahnhof und zum Stellwerk an: „Viele Eisenbahnfreunde können sich gar nicht mehr trennen, wir bekommen sie dann nur mit Mühe hier heraus", meint er schmunzelnd. Schließlich lassen sich auch die heutigen und ehemaligen Werkstätten des Bahnknotens gut überblicken. Allerdings ist hier nur noch ein schwacher Abglanz früherer Zeiten geblieben. Im vorigen Jahrhundert herrschten Ruß und Dampf. Zwei riesige Bahnbetriebswerke mit zusammen vier Drehscheiben und 84 Ständen in den Ringlokschuppen machten Osnabrück zu einer der bedeutendsten Dienststellen der gesamten Bundesbahn. Ludwig Rotthowe weiß zu erzählen: „Die Konzentration von so vielen Maschinen in den beiden Werken erforderte natürlich eine Menge von Betreuern." Damit sind wir bei Osnabrücks schwarzen Männern, Rotthowe erinnert sich: „Eine Dampflok muss gepflegt werden wie ein kleines Kind, sagte mir einmal ein Lokführer. Dass die aufgrund ihrer Arbeit mit mehr oder weniger schwarzer Gesichtsfarbe gezierten Schlosser und Ausschlacker humorvoll mit den besonders um 1900 immer wieder im Gespräch befindlichen Eingeborenen der damaligen deutschen Kolonie Kamerun verglichen wurden, verwundert nicht." Auch die heutigen Lokführer berichten übrigens immer noch, sie kämen aus „Kamerun".

In Osnabrück regierte der Dampf uneingeschränkt

1968, als die ganze Dampfherrlichkeit in Osnabrück dem Ende entgegen sah, waren noch über 100 Maschinen in den beiden Bw Hauptbahnhof und Rangierbahnhof stationiert. Von den ölgefeuerten 01.10 der DB war die größte Zahl dieser leistungsfähigsten Schnellzugdampfloks in „Kamerun" zu Hause. Dazu kamen die ölgefeuerten 41 für die Schnellgüterzüge sowie die 44-Öl. Der Verkehr auf der Rollbahn war an Wichtigkeit für die DB kaum zu überbieten. Die großen Industriekunden im Ruhrgebiet pochten auf Leistung sowohl in Richtung Norden zu den Seehäfen als auch in Richtung Süden. Die Wirtschaft boomte!



FOTOS (2): BAUER-PORTNER

Den Verkehr auf den Nebenstrecken in Richtung Bramsche – Oldenburg und Delmenhorst (– Bremen) bedient die Nordwestbahn. Blick vom Stellwerk auf „Pu" und vier LINT-41-Einheiten.



Auf der Ost-West-Strecke ist die Westfalenbahn unterwegs. Der FLIRT-Triebwagen fährt in Richtung Herford aus. Hinter den beiden Stahlbrücken der Rangierbahnhof-Einfahrt liegen die Grünflächen des ehemaligen Bw.



FOTO: JOACHIM BÜGEL, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG



Anlässlich der Fahrzeugschau zum 125-jährigen Bestehen des Bw Osnabrück waren am 20. September 2010 die Museumsfahrzeuge des DB-Museums Koblenz-Lützel in Richtung Heimat unterwegs: E 40 128 schleppt 181 001, 113 311, E 41 001, E 50 091, 103 113, 217 014, E 10 1239, 290 371, 115 152 und 225 021, hinten dampft die Oberhausener 41 360 vor E 10 121 und V 200 116. Zwei Tage vorher waren E 50 091 und E 41 001, zwei früher typische Loks für Osnabrück, auf den Freiständen im Bw im besten Sonnenlicht zu bewundern.

Im Bw Rangierbahnhof, in den Jahren 1908 bis 1912 mit eben jenem Bahnhof im Stadtteil Fledder errichtet, waren bis zum Dampfende weitere Güterzugloks der Reihen 44 und 50 stationiert, dazu die Baureihen 38, 23 und 94. Nach 1968 war das alles Geschichte, nur noch die aus dem nahen Rheine kommenden Dampfer erinnerten bis 1976 an frühere Großartigkeit.

Heute gähnt eine leere Fläche vor dem unter Denkmalschutz stehenden Ringlokschuppen des Bw Rangierbahnhof. Vom Bw Hbf sind eine Drehscheibe und ganze drei Lokschuppenstände übriggeblieben. Die verbliebenen Dieselloks und die E-Loks anderer Werke sind im Freien abgestellt. Auch die Stationierung von über 100 Loks der Baureihe 140, das Reservat für die aus München 1968 angereisten „Knödelloks“ der Reihe 104, oder die Beheimatung von über 70 „Quadratschädeln“, der Triebwagenbaureihe 624/634, alles ist bereits Osnabrücker Eisenbahn-Geschichte.

Heute wird der Bahnbetrieb auch durch die beiden großen Privatbahnen geprägt. Die Nordwestbahn und die Westfalenbahn haben einen Großteil des Regionalverkehrs übernommen. Dazu kommt ein durchaus interessanter Güterverkehr auf Hauptbahnen und vielen verbliebenen Anschlussgleisen.

Wenn Sie weiterlesen möchten, empfehlen wir „www.osnabahn.de“ (siehe Seite 31). Einen sehr guten Überblick auf den immer noch imposanten Umfang der Bahnanlagen in aufschlussreichen Schrägaufnahmen aus der Luft kann man sich über „www.bing.com/maps“ verschaffen. Vielleicht animiert das zu einer Reise nach Osnabrück. Ich kann das uneingeschränkt empfehlen, zumindest bei schönem Wetter. □

Andreas Bauer-Portner



FOTOS (2): STEFAN KLEIN

Osnabrücker Zeiten: Wieder mit aufgemalter Nummer 01 1066 und fehlendem Lokschild präsentiert sich die selbe Lok, die wir schon formatfüllend beim Wasserfasssen 1965 gezeigt haben. Auch das typische „Gipsbein“ rechts neben der Rauchkammertüre ist nachgestellt. Auch 50 Jahre später ist noch Dampf fast wie damals auf der Rollbahn möglich. Vor einem Westfalendampf-Sonderzug rauscht die Ulmer Star-Lok am 9. Mai 2013 durch Natrup-Hagen.

MIT GROSSEM PROGRAMM: DIE OSNABRÜCKER DAMPFLOKFREUNDE



FOTO: ALBERT MERSEBURGER

Die einzige betriebsfähige V 65 der ehemaligen DB ist im Zechenbahnhof am Osnabrücker Piesberg zu Hause. Hier präsentiert sie sich vor einem Teil der historischen Güterwagen.

Manch ein Passant im Osnabrücker Nordwesten dreht sich verwundert in Richtung Kanal, hört er doch anscheinend das Geräusch eines herantuckernden Schiffsdiesels. Doch weit gefehlt, es ist die V 65 der Dampflokfreunde, die sich, aus dem Zechenbahnhof am Piesberg kommend, an die Überquerung des Stichkanals zum Osnabrücker Hafen macht. Die attraktive Lok aus den Frühzeiten der DB-Verdieselung mit dem charakteristisch langsamlaufenden Motor ist eines der Schmuckstücke aus der umfangreichen Sammlung des äußerst aktiven Vereins. Doch auch der weitgehend fertiggestellte VT 60 531, ein ehemals in Rheine stationierter Einzelgänger, wird ein echter Hingucker werden. Dann ist da noch die 41 052, die ölgefeuerte Dampflok, die einstmals den schnellen Güterzugverkehr auf der Rollbahn sicherstellte. Der Verein will die Lok überwiegend in Eigenleistung wieder betriebsfähig herrichten. Der Kessel ist derzeit außer Haus, die anderen Einzelteile der Lok sind im Vereinsgelände zur Aufarbeitung verteilt. Ein ambitioniertes Vorhaben, doch wer die Aktiven des Vereins und deren Tatkraft kennt, kann sich vorstellen, das Osnabrücker Wahrzeichen einst wieder dampfend zu erleben. Vermutlich wird die Lok ihre Jungfernfahrt aus dem riesigen Brecherwerk heraus antreten. Das vierstöckige Gebäude, in dem früher das Gestein vom Piesberg, ein besonders harter Karbonquarzit, gebrochen und verladen wurde, hat der Verein langfristig übernommen. Die umfangreichen Planungen der Dampflokfreunde sehen die Wiedererrichtung aller vier Gleise vor. Wichtig wäre, unter anderem die sehenswerte Güterwagensammlung des Vereins, die Kleinloks, die Donnerbüchsen und Umbauwagen gesichert aufzubewahren. Ein Besuch des Vereinsgeländes innerhalb des attraktiven Landschaftsparks um den Piesberg mit Industriemuseum und Feldbahn lohnt sich auf jeden Fall. Vielleicht zum großen Eisenbahnfest „Osnabrück unter Dampf“ am 1. September 2013. □ *abp*


FOTOS (3): BAUER-PORTNER

In der Brecheranlage sollen zukünftig die Fahrzeuge witterungsgeschützt abgestellt und eine Werkstatt eingerichtet werden.



Bei Sonnenschein ist gut Arbeiten. Ein kleiner Teil der ODF-Mannschaft wartet auf die Abfahrt eines Sonderzuges.



Zur Freude der Museumsbahner und Besucher verrichtet eine attraktive Blondine den Dienst im aus Georgsmarienhütte versetzten Stellwerk.



Blick in die Station Wilhelm-Leuschner-Platz, im Herzen der Leipziger Innenstadt gelegen: Lichtinstallationen hinter Glasbausteinen sorgen für ein helles und freundliches Ambiente

Nach rund zehn Jahren Bauzeit steht die Fertigstellung des zwei Kilometer langen Leipziger City-Tunnels unmittelbar bevor. Im Dezember soll er in Betrieb gehen.

Endspurt

Die Tage sind gezählt. Noch in diesem Jahr soll in Leipzig eine neue Ära im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eingeläutet werden. Der Leipziger City-Tunnel, der vom Hauptbahnhof unter dem Stadtzentrum hindurch zum Bayerischen Bahnhof führt, soll im Dezember in Betrieb gehen. Bis dahin ist noch einiges zu tun, doch vieles erstrahlt schon in fast fertigem Glanz.

Begutachtet man die unterirdischen Stationen im Hauptbahnhof, am Markt, am Wilhelm-Leuschner-Platz, ja sogar am Bayerischen Bahnhof, könnte man meinen, in wenigen Minuten kommt der erste Zug. Die Trafos sind angeschlossen und versorgen die Stationen mit Energie. Die Beleuchtung strahlt taghell hinter Glasbausteinen. Auch die Signale schimmern bereits in der Ferne. Tests sämtlicher Schaltungen und der Funktechnik laufen auf Hochtouren, denn die Abnahme durch das Eisenbahn-Bundesamt soll in Kürze erfolgen.

Die Fahrtziel-Anzeiger schimmern bereits blau und auch die Fahrplan-Vitrinen sind illuminiert. Doch noch immer wird geschraubt, geschmirgelt und geprüft. Die Bauarbeiter gehen noch tagtäglich ein und aus. Sämtliche Bahnsteige, die Fußbodenplatten sollen bei der offiziellen Eröffnung im Dezember schließlich noch strahlen, sind mit dicken Filzmatten ausgelegt.

Anfang Oktober sollen die ersten Testfahrten mit den neuen Talent 2-Zügen der Baureihe 1442 im City-Tunnel beginnen. Bis dahin ist noch einiges zu tun, schließlich müsssen die Fahrpersonale bis dahin ihre Streckenkenntnis auf den zahlreichen neuen S-Bahnstrecken erworben haben. Aus diesem Grund sind nahezu täglich die silberfarbenen Züge kreuz und quer durch Sachsen und Sachsen-Anhalt unterwegs.



Mit diesem neuen silberfarbenen Farbkonzept weicht die Bahn erstmals vom traditionellen Verkehrsrot ab.

FOTOS: NEUHOLD

Anfang Juni 2013 wurde mit dem 1442 100 bereits der dritte Talent 2-Zug für das mitteldeutsche S-Bahn-Netz an die DB AG übergeben. Wenige Tage später folgte 1442 101. Damit stehen DB Regio neben diesen beiden dreiteiligen Triebzügen mit 1442200 und 201 auch die ersten vierteiligen Triebzüge für Schulungsfahrten zur Verfügung.

Außen erstrahlen die Züge in einem auffällig silbernen Farbkleid, nur die Türen heben sich mit ihrem grünen Anstrich deutlich ab. S-Bahn-typisch verfügen die neuen Talent 2-Züge der Baureihe 1442 über mehr Einstiegstüren als die in Sachsen, Thüringen und Brandenburg eingesetzten Züge. Im Innenraum findet der Fahrgast traditionelles, so genanntes DBM-Design, ergänzt durch individuelle Details. Fahrgäste, welche die Talent 2-Züge der Saxonia-Linie Leipzig – Dresden kennen, können aufatmen: Der Sitzabstand ist merklich größer und auch eine Sitzanordung mit drei nebeneinander liegenden Sitzen muss niemand befürchten. Durch den Verzicht auf zusätzliche Reihensitze gibt es großzügige Abstellflächen für größere Koffer. Zusätzlich verfügt jeder Zug über einen speziellen Familien- und Kinderbereich, mehrere Mehrzweckareale und behindertengerechte Plätze.



In den Zügen der mitteldeutschen S-Bahn findet man fast nur Vis-a-vis-Sitze.

Die Fahrzeuge der Baureihe 1442 werden allesamt in Halle (Saale) stationiert. □

Kai Michael Neuhold/al

Zwischen dem 4. und und 7. Juni 2013 öffnete in München die Messe Transport und Logistik wieder ihre Pforten. Auch die diesjährige Transport-Biennale war erneut größer als die Vorgängermesse. Ihre Bedeutung wächst stetig.

Wachstums-Markt

Um sich eine Vorstellung von der Bedeutung des deutschland-, europa- und weltweiten Warentransports zu machen, lohnt sich der Besuch der alle zwei Jahre stattfindenden Messe allemal. Was der Normalsterbliche erahnt, wenn er sich an eine der Haupttransportrouten stellt und Ganzzüge im Blockabstand vorbeirauschen sieht, wird einem hier nochmal schlagartig verdeutlicht. Die Welt ist längst zum großen Dorf geworden und es gibt kaum einen Ort mehr, von dem oder zu dem nicht Waren transportiert werden.

So betonte Verkehrsminister Peter Ramsauer bei seiner Eröffnungsansprache: „Die Logistik ist das Schwungrad der Wirtschaft, nicht nur in Deutschland." Und speziell zur Münchner Messe fügte er hinzu: „Diese Messe hat sich als Wachstumsmotor erwiesen."



Wo Siemens und Bombardier sich zeigen, darf Alstom nicht fehlen: Eine mehrsystemfähige Prima des französischen Lokvermieters Akiem war ebenfalls auf dem Freigelände zu besichtigen.



Moderner Fahrzeugtransport: Edle Karossen werden immer häufiger in geschlossenen Wagen verladen, wie etwa bei ARS-Altmann.

53000 Fachbesucher kamen zur Ausstellung an den vier frühen Junitagen. Sie tummelten sich auf 110000 Quadratmetern Ausstellungsfläche, auf denen 2013 (2011: 1893) Aussteller aus 63 Ländern ihre Produkte vorstellten, und so stellte der Verkehrminister nicht zu Unrecht fest: „Hier trifft sich die Welt."

Die Transport und Logisitik nennt sich offiziell „Internationale Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management". Seit der ersten Messe im Jahr 1978 ist nicht nur die Messe stetig gewachsen, auch der Warenverkehr hat sich seitdem grundlegend verändert: Computertechnologie und Internet ließen im Logistikgeschäft keinen Stein auf dem anderen.

Seit dem Umzug aufs neue Münchner Messegelände bildeten traditionell eine Schienenverkehrs-, eine Schiffsverkehrs-, eine Lkw- sowie eine Luftfrachthalle den Kern der Transport und Logisitk. Hinzu kommen immer mehr Hallen, die sich vor allem Softwarehersteller und IT-Dienstleister teilen, die immer dominierender werden, sowie das Freigelände, das von Schienenfahrzeugen geprägt wird.

Das optimale Zusammenspiel von Soft- und Hardware spielt auf dem internationalen Transportmarkt heutzutage die herausragende Rolle. Wer sich in den Messehallen umschaut, findet keine Verfechter des reinen Schienen- beziehungsweise Lkw-Verkehrs. Die intelligente Lösung ist heutzutage beim Warentransport gefragt, die kluge Vernetzung aller Transportoptionen im Hinblick auf möglichst geringe Kosten.

Die Zeiten, als das Güterzuggeschäft vor allem von vergleichsweise wenigen einfachen geschlossenen oder offenen Wagentypen geprägt war, sind längst vorbei. Neben dem inzwischen dominierenden Containerzug zeigen sich immer häufiger für bestimmte Frachten spezialisierte Wag-



Jetzt hat nach dem Lokvermieter Railpool auch das Leasingunternehmen MRCE 15 Loks des Vectron bestellt. Immerhin ist MRCE aus der ehemaligen Siemenstochter Dispolok hervorgegangen.



Eine Railpool-Lok aus dem Hause Bombardier, nach München geliefert von DB Schenker. Die neue „Last-Mile"-187 aus Kassel.



Der Führerstand der 187 003, ein moderner übersichtlicher Lokführer-Arbeitsplatz mit wenigen Hebeln und Tasten und vielen Monitoren.



Der in der 187 eingebaute Diesel für die Last-Mile-Aktivitäten stammt unverkennbar aus dem Hause Caterpillar.

gons. Die Kunden wünschen maßgeschneiderte Lösungen wie etwa beim Automobiltransport, wo der Transport-Trend weg von offenen Wagen zu geschlossenen Verbänden zeigt. Der Wert moderner Pkw vor allem der gehobenen Klassen steigt kontinuierlich, ebenso wie die Notwendigkeit, die Fahrzeuge während des Transports vor Umwelteinflüssen und Vandalismus zu schützen. Aber nicht nur diese augenscheinlichen Faktoren führen zum Wunsch nach geschlossenen Garnituren. Die erforderliche Konservierung für den sicheren Pkw-Transport auf offenen Wagen ist aufwendig und teuer. Die Aufbereitung der Fahrzeuge am Ankunftsort ist ein erheblicher Kostenfaktor, der deutlich reduziert wird, falls Pkw unkonserviert transportiert werden können.

Aber nicht nur der zuverlässige Transport der Waren ist ein Konstruktionskriterium, auch das einfache und sichere Be- und Entladen spielt bei der Neukonstruktion von Güterwagen eine immer bedeutendere Rolle, ebenso wie die Lärmentwicklung. Die in Deutschland kürzlich erfolgte Umstellung auf ein lärmorientiertes Trassenpreissystem erhöht den Druck auf die Verkehrsunternehmen und unterstützt die Einführung moderner Drehgestelle und Radsätze, die deutlich weniger Lärm emittieren.

Einer der wichtigsten Grundsätze des Transportgewerbes bleibt „Zeit ist Geld". Die Entwicklung moderner E-Lok-Baureihen wie der Last-Mile-187 von Bombardier unterstreicht dies: Sie vermeidet dank ihres zusätzlichen Dieselantriebs den Einsatz einer Rangierdiesellok am Zustellbahnhof. Auf der Transport und Logistik 2011 präsentierte Bombardier noch ein Mock-Up, zwei Jahre später befindet sich die Baureihe bereits in der Erprobung.

Selbstverständlich fehlte auch Siemens nicht auf dem Messegelände vor den Toren der eigenen Werkshallen in München-Allach. Die Münchner zeigten zwei Vectron-Lokomotiven, eine in Railpool-Gewand sowie eine zweite im eleganten MRCE-Schwarz, anlässlich der ersten Vectron-Bestellung durch MRCE. ☐ *S. Alkofer*



Spezialisierte Waggons liegen im Trend. Sie bieten meist den Vorteil einer gut gesicherten Ladung und optimierter Be- und Entlademöglichkeiten.

FOTOS: ALKOFER





Nur noch wenige Züge beginnen oder enden in Altenbeken. Dementsprechend gering ist die Anzahl der Laufkunden für die Bahnhofsgaststätte. Am 29. Mai endete eine Westfalenbahn baustellenbedingt im einstigen Umsteigebahnhof.

FOTOS: KORBINIAN FLEISCHER

Altenbeken gehörte früher zu jenen Bahnhöfen, die jeder Bahnreisende kannte. Dort musste umgestiegen werden, doch das ist lange vorbei.

„Zur Gaststätte"





Das vertraute Bild einer Bahnhofswirtschaft – vielerorts schon lange Geschichte. Nun ist diese Epoche auch in Altenbeken zu Ende, weil die Anzahl der Gäste seit Jahren rückläufig war. Wirt Ingo Klüter bedauert dies sehr.

Ende Mai 2013 schloss die Bahnhofswirtschaft im einstigen Knotenbahnhof Altenbeken.

„Früher war Altenbeken ein wichtiger Umsteigebahnhof", erzählt der Bahnhofswirt Ingo Klüter. An einem verregneten Tag Ende Mai sitzen hier neben dem Postboten nur zwei Gäste im großzügigen Gastraum. „Hochbetrieb" für Ingo Klüter, der sich nicht anmerken lässt, dass hier bald alles zu Ende ist. Freundlich begrüßt er mit der Frage „Alles in Butter?" seine Stammkunden, deren Anzahl sich wohl in Grenzen hält. Viele Reisende nutzten im Lauf der Jahre ihren Aufenthalt zur Einkehr, wie man dem Gästebuch entnehmen kann.

„Wo früher Bahnhofsgaststätten und Kioske und Fahrkartenschalter schlossen, gibt es das in Altenbeken alles aus einer Hand, und wer sich zu seiner Fahrkarte gern ein frisch gezapftes Pils samt Kalbsrahmgulasch mit Kartoffelklößen und Mischpilzen der Saison nebst Salatbeilage und aktueller Tageszeitung reichen lässt, wäre schön blöd, wenn er überhaupt je wieder hier wegginge, und sei es auch nur zum Verreisen", äußerte sich der bekannte Schriftsteller und Übersetzer Harry Rowohlt einmal nach einem Besuch der 9000-Einwohner-Gemeinde am Eggegebirge. Das war 2008.

Seit 1864 gab es im repräsentativen westfälischen Bahnhofsgebäude eine Gaststätte. 20 Jahre lang war Ingo Klüter hier der Chef, zuvor seit 1960 sein Vater. Seit den 80er-Jahren nahm die Gästezahl stetig ab. Einen Boom erlebte das Lokal ab 1994: Damals führte die junge DB AG das Schönes-Wochenende-Ticket ein, mit dem man für 15 Mark mit Nahverkehrszügen kreuz und quer durch Deutschland fahren konnte. Doch 2002 wurden die Regionalzüge aus Osten bis zur nahe gelegenen Kreisstadt Paderborn verlängert. Damit musste in Altenbeken nicht mehr umgestiegen werden. Die Gästezahlen gingen massiv zurück. Familie Klüter rettete sich mit der Übernahme des Fahrkartenverkaufs, da die DB AG ihre eigene Verkaufsstelle schloss.

Auch in Zukunft wird es Fahrkarten im „personenbedienten Verkauf" in Altenbeken geben, den der Wirt künftig in seinen neuen Kiosk integriert. Zudem möchte Ingo Klüter versuchen, die Räume der ehemaligen Gaststätte bei besonderen Veranstaltungen wie der überegional bekannten Veranstaltung „Vivat-Viadukt" wieder öffnen zu können, und hofft dabei, dass sein Vermieter, die Deutsche Bahn AG, mitspielt. ☐ *Korbinian Fleischer*

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

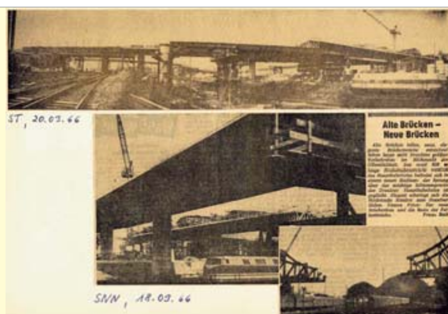
E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

✉ Spannbetonbrücke

Betrifft: „Mit V 180 durch die Republik“, Heft 7/2013

Es wird wohl eher eine 242 gewesen sein, denn die Vorspann-118 befindet sich bereits unkorrigierbar in Richtung Tharandt, Chemnitz/Karl-Marx-Stadt, Zwickau! Der erste Reko-Wagen hinter der E-Lok befindet sich gerade auf der DKW. Wäre die Fuhre geradeaus gegangen, käme man in Richtung Dresden-Mitte/Neustadt. Ganz nebenbei, auf dieser Brücke (Budapester Straße) – Neubau wegen der Elektrifizierungsvorarbeiten ab etwa 1965 als Ersatz für ursprünglich drei alte Brücken, wobei eine wegen



FOTOS: RACH; SLG. W. RICHTER

Im März 1966 berichtete auch die Tagespresse über Dresdens Straßenbrückenschlag westlich des Hauptbahnhofes.

Kriegszerstörung ohnehin fehlte – habe ich etliche Stunden gestanden! Und während des Baues benötigte man für Leergerüst/Schalung (erste große Spannbetonbrücke) u.a. das Gleis, welches so schön frisch geschottert ist und von der Nordhalle (Durchblick genau im Hintergrund) kommt. Alle Züge von den Bahnsteigen 17 bis 19 mussten während der Bauzeit einen Umweg über die Ausfahrt nach Tharandt machen bis zu besagter DKW und fuhren von dort dann wieder richtig gen Mitte/Neustadt! Zurück aber zur 118: Die doch sehr schmutzige Maschine dürfte einzig eine Leerfahrt einsparen und so sah ich mehrfach 118 als Vorspann, um so ins Raw nach Karl-Marx-Stadt zu gelangen. Wegen der steilen Rampen ab Tharandt benötigte die 242 zwar keinen Vorspann (ausgenommen schwere Güterzüge ab Dresden-Friedrichstadt bis Klingenberg-Colmnitz), aber es waren auch nur 242 im Einsatz. Die 211 sah ich dort nur in Ausnahmefällen, ebenso wie die wenigen 254 (Zwickau) auf dieser teilweise gebirgigen Strecke.

Wolf Richter,
09122 Chemnitz

✉ Noch in 60 Jahren?

Betrifft: „Am Alter scheiden sich die Geister“, Heft 7/13

Die H0-Zweileiter-Gleichstrommodelle nach Vorbildern der klassischen dampflokdominierten Zeit von 1924 bis 1970, die ab 1990 hergestellt wurden, können sich meines Erachtens durchaus neben den derzeitigen Nachbildungen sehen lassen. So schlecht war die Detaillierung nicht! Was man auf der heimischen Anlage rollen lässt, das weckt manchmal private, familiäre Erinnerungen, vor allem dann, wenn die Geburtstags-, Weihnachts-, Jubiläumsgeschenke heute noch laufen. Werden die heutigen Neuheiten in 60 Jahren (also 2073)dann auch noch so unverdrossen fahren wie Dr. Hauckes Lok-Modell von 1954????

Jürgen Kaltschmitt,
E-Mail

✉ Bahnhof Finkenkrug

Betrifft: „Samba Made in GDR“, Heft 4/2013

Zu meiner Person: Ich war in der Reichsbahndirektion Berlin beschäftigt und für die Infrastruktur des nördlichen Berliner Außenrings einschließlich der Strecke Birkenwerder – Fichtengrund zuständig. Auf Seite 37 ist mir aufgefallen, dass auf dem Foto nicht der Bahnhof Birkenwerder abgebildet ist. Das Gleis ist nicht mit einer Stromschiene (für den Betrieb der S-Bahn unerlässlich) ausgerüstet. Außerdem müsste man im Hintergrund Teile einer Straßenbrücke und des Empfangsgebäudes erkennen. Ferner gab es 1967/68 in Birkenwerder nicht mehr die alten Fahrtrichtungsanzeiger. Ich vermute, dass es sich auf dem Foto um den Bahnhof Finkenkrug handelt. Übrigens, bei uns hatten die Loks auch einen Spitznamen, nämlich „Kaffeelok“. Vielleicht hat die DDR dafür Kaffeebohnen bekommen.

Dipl.-Ing. Siegfried Miedecke,
16515 Oranienburg

✉ Bestürzung

Betrifft: „Bätzas letzte Fahrt“, Heft 7/2013

Der Tod von Bätza (Wolfhard Bätz) hat mich sehr erschüttert, zumal ich im Besitz einer DVD bin, wo man den Bätza in seiner unnachahmlichen Art erleben konnte, wie er mit viel Humor seinen Dienst auf der Bergkönigin (BR 95) schilderte. Der Tod von Bätza hinterlässt bei uns Modellbahnern eine äußerst schmerzhafte Lücke, die nie wieder geschlossen werden kann!

Erwin Wanninger jun.,
E-Mail

✉ Schachbretttafel

Betrifft: „Innovative Mischung“, Heft 7/2013

Der Beitrag ist hervorragend bild- und textlich gestaltet. Glückwunsch! Es fasziniert die gekonnte Darstellung der Seilzüge für die Formsignale. Als alter Berufs- und Modelleisenbahner muss ich jedoch für das P2-Signal darauf verweisen, dass bestimmt auch in Bödigheim und Gamburg die Linksstellung mit einer Schachbretttafel auf diesen Zustand verweist. So sieht es nämlich das gültige Signalbuch der DR/DB immer noch vor.

Egon Kley,
15827 Blankenfelde

Anmerkung der Redaktion:
Die Signalisierung ist in Unterpreuschwitz noch nicht abgeschlossen.

✉ Mit Genuss

Betrifft: „Lückenschluss am Distelrasen“, Heft 6/2013

Kürzlich habe ich das MEB-Heft mit dem tollen Artikel über die Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke gelesen. Ein sehr gelungener und informativer Artikel einschließlich der Ergänzungen und Statements von Dr. Rolf Brüning, dessen Eisenbahnbücher über Bayern und Hessen ich alle mit Genuss und Freude gelesen habe.

Jürgen Hopf,
E-Mail

www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de

Website-Relaunch

Dem Bayerischen Eisenbahnmuseum wurde ein zeitgemäßes Online-Erscheinungsbild gegeben.

Mit mehr als 100 Lokomotiven und Wagggons ist das Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen das größte private Eisenbahnmuseum Bayerns und mit der betriebsfähigen S 3/6 sogar deutschlandweit einmalig. Rec htzeitig zur Freiluftsaison 2013 wurde der in die Jahre gekommenen Website ein neues Layout spendiert. Sehr schön sind jetzt gleich auf der Startseite die Einsatztage der historischen Fahrzeuge zu sehen, die seit Jahren nicht nur rund um Nördlingen, sondern in ganz Süddeutschland anzutreffen sind. Kompakte Infos gibt es zum Eisenbahnmuseum selbst sowie zu den eigenen (Museums-)Bahnstrecken Nördlingen – Feuchtwangen – Dombühl, Nördlingen – Gunzenhausen, Landshut Hbf - Neuhausen bei Landshut. Noch sind nicht alle Rubriken der Webseite gefüllt, was aber sicher noch geschieht.

www.eisenbahnfreunde-grenzland.de

Grenzüberschreitend

Bahnstrecke soll durch den Verein in Teilstücken reaktiviert werden.

Die Eisenbahnfreunde Grenzland e.V. setzen sich seit Oktober 2008 aktiv für den Erhalt der Eisenbahnstrecke von Stolberg über Breinig, Walheim und Raeren (Belgien) bis nach Eupen (Belgien) ein. Es wird das Ziel verfolgt, auf besagter Strecke, aber auch auf dem restlichen Streckennetz der EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) nostalgische Sonderfahrten durchzuführen. Die Webseite des Vereins lädt zum Stöbern und Recherchieren ein. Unter anderem werden die Fahrzeuge des jungen Vereins ausführlich vorgestellt. Über die Strecke finden sich sogar Filme der letzten Streckenbereisungen. Auch die Termine für geplante Veranstaltungen fehlen nicht. Ein Kontaktformular sowie eine Seite mit Ansprechpartnern sind ebenfalls vorhanden.

www.osnabahn.de

Eisenbahnkreuz Osnabrück

Der Bahnknoten im Überblick.

Eine Ergänzung zu unserer Titelgeschichte ist die Website von Matthias Beermann. In kurzen und prägnanten Kapiteln werden die Bahnhöfe Belm, Eversburg, Hörne, Lüstringen, Osnabrück Altstadt, Osnabrück Hbf, Osnabrück Rbf und Sutthausen vorgestellt. Zusätzlich gibt es jeweils ein Kapitel zum Gleisanschluss Alstom und dem der Hafenbahn. Auch die Osnabrück tangierenden Strecken (KBS 12387, KBS 375, KBS 385, KBS 392/394, KBS 402 und die Strecke 9208) werden vorgestellt. Nicht vergessen wurden die Nordwestbahn sowie der Betrieb der ehemaligen Straßenbahn. Hier wären eventuell die anderen Bahngesellschaften, die Osnabrück regelmäßig durchfahren, zu ergänzen. Schön ist, dass es auch zu den weniger bekannten Verbindungskurven und den Bahnwerken Hbf, Rangierbahnhof, Sandbachstraße, Schinkelstraße und Vorwerk kompakte Texte gibt. Leider fehlt die Anschlussbahn zur Papierfabrik Schoeller, die mit einer Dampfspeicherlok bedient wird, in der gelungenen Zusammenfassung.

Entweder werden die Jahrhunderte kürzer oder die Jahrhunderthochwasser häufiger. Nach 2002 erzielten Anfang Juni die Elbe und die Donau rekordverdächtige Höchststände, die mindestens bis Mitte Juli den Bahnverkehr in Deutschland beeinträchtigen.

FOTO: SASCHA DUWE

Wie schon beim letzten Jahrhunderthochwasser 2002 wurden die Pfeiler der Elbbrücke in Dresden mit Dieselloks beschwert, so dass die Brücke den Wassermassen stand hielt.



FOTO: BODO SCHULZ

Der Vorstandsvorsitzende der DB Mobility Logistics AG, Dr. Rüdiger Grube, schildert Journalisten die aktuelle Lage im Kampf gegen die Fluten.

Hochsommer & Hochwasser

Regen, Regen und nochmals Regen. Der meteorologische Sommerbeginn in Deutschland war ziemlich nass. Im Voralpenraum und im Erzgebirge fielen innerhalb von 72 Stunden teilweise über hundert Liter Niederschlag pro Quadratmeter, was zu massivem und bedrohlichen Anschwellen der Bäche und Flüsse und ersten Überflutungen führte. Im Gegensatz zum Jahrhunderthochwasser im August 2002, bei dem an mehreren Bahnstrecken fast irreparable Schäden entstanden, gab es diesmal aber nur kleinere Zerstörungen wie Unterspülungen, Hangrutsche und Überflutungen zu beklagen. Insbesondere die Schäden an der



Innerhalb weniger Stunden stiegen die Pegel mittelgroßer Flüsse massiv an. Die Elbe war zu diesem Zeitpunkt noch hochwasserfrei.

Weißeritztalbahn zwischen Freital-Hainsberg und dem Luftkurort Kipsdorf fielen glücklicherweise nicht so extrem aus wie im Sommer 2002. Damals wurde ein Teil der Strecke weggespült. Bis heute ist der obere Streckenabschnitt zwischen Dippoldiswalde undKipsdorf nicht wieder befahrbar. Der aktuelle Gesamtschaden an der Strecke beläuft sich jedoch nach ersten Schätzungen auf die stattliche Summe von rund 600000 Euro. Nach zwei Wochen Zwangspause konnte der Zugverkehr dort inzwischen wieder aufgenommen werden.

Schmalspurbahnen glimpflich davongekommen

Auch bei der Preßnitztalbahn zwischen Steinbach und Jöhstadt gab es Schäden durch das Hochwasser. In der Ortslage von Schlössel musste eine 15 bis 20 Meter lange Schadstelle am Bahndamm beseitigt werden, bevor am 9. Juni der Touristikzugbetrieb wieder aufgenommen werden konnte.

Die benachbarte DB-Erzgebirgsbahn musste nach mehreren Schäden den Verkehr am 2. Juni komplett einstellen. Besonders in Mitleidenschaft gezogen wurde die Kursbuchstrecke 535 Zwickau – Johanngeorgenstadt, so dass zwischen Antonsthal und Johanngeorgenstadt bis auf weiteres ein Busnotverkehr eingerichtet ist.

Keine direkten Schäden durch das Hochwasser erlitt die Ilztalbahn von Passau nach Freyung im Bayerischen Wald. Allerdings war das Erdreich dort so aufgeweicht, dass es einen Murenabgang bei Selzhof auf die B 85 gab. Bis zur Hangsicherung wurde zwischen Passau und dem Bahnhof



FOTO: JULIAN D. SCHWANKE

Obwohl die Altstadt von Passau geflutet wurde, herrschte am höhergelegenen Bahnhof Hochbetrieb: Der Fernverkehr München – Wien wurde über die Drei-Flüsse-Stadt umgeleitet.



FOTO: TORSTEN HAHN

2. Juni 2013, 13.15 Uhr: Ausfahrt des für diesen Tag letzten Zuges aus Steinbach, der Höchststand des Wassers ist noch nicht ganz erreicht.

Vor der Flut gerettet

Durch das Hochwasser der Saale mit einem am 5. Juni 2013 in Halle-Trothe UP gemessenen Höchststand von 8,10 Metern standen alle Anlagen und Gebäude der Parkeisenbahn nahezu vollständig unter Wasser. In einer kurzfristig anberaumten Aktion konnten am 30. Mai alle Fahrzeuge der Bahn auf Tieflader verladen und im Betriebshof der HAVAG hinterstellt werden. Gleichzeitig wurden Einrichtungs- und Ausrüstungsgegenstände sowie ausgebaute Teile der technischen Anlagen hochgestellt bzw. ausgelagert, um möglichst Schäden durch Hochwasser zu minimieren. Jedoch ist leider trotzdem mit vielen Schäden zu rechnen.



FOTO: PANSE



FOTO: TOBIAS MEYER

Nachdem die ÖBB und DB AG eines der beiden Gleise zwischen Salzburg Hbf und Freilassing funktionstüchtig gemacht hatten, wurde ein Ersatz-IC eingesetzt, der von München Hbf mit Halten in Mühldorf und Freilassing nach Salzburg Hbf verkehrte. Die ÖBB musste 2016 068 aus Linz anfordern, den Wagenpark stellte DB Fernverkehr AG zur Verfügung.

Fischhaus ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Auf dem hinteren Streckenabschnitt verkehrt seitdem der Schienenbus der Passauer Eisenbahnfreunde, da die planmäßigen Regioshuttle-Triebwagen unter der Woche auf anderen Strecken benötigt werden.

Umleitungen, Verspätungen, Streckensperrungen

In Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt sowie in Bayern gab es zahlreiche Streckensperrungen, deren Auflistung den Rahmen dieses Artikels sprengen würden. Deshalb haben wir nur einige Brennpunkte aufgeführt, die vom Hochwasser besonders betroffen waren, wie zum Beispiel der Bahnhof Plaue. Auch der Bahnverkehr auf der Elstertalbahn zwischen Gera und Greiz kam zum Erliegen. Er wurde am 2. Juni wegen einer bedrohlichen Unterspülung eines Bahndammes im Elstertal eingestellt. Bis auf weiteres ist auch der Industriepark Zeitz wegen der Absenkung der Eisenbahnbrücke über die Weiße Elster bei Zeitz ohne Gleisanschluss. In Prüfung ist die Anfahrt über die seit Jahren stillgelegte Strecke aus Altenburg, da die Beseitigung des Brückenschadens längere Zeit in Anspruch nehmen wird.

Während im Westen die klassisch vom Hochwasser heimgesuchten Täler von Mosel und Rhein größtenteils verschont blieben, kam es im Alpenvorraum zu massiven Schäden. In Bayern war der Knotenbahnhof Rosenheim zeitweise komplett gesperrt, sowohl in Richtung Innsbruck als auch Richtung Salzburg. Der Verkehr zwischen Freilassing und Salzburg wurde schon am 1. Juni nachmittags aufgrund von Schäden an der Saalachbrücke und an der Salzachbrücke eingestellt, wodurch in den beiden Grenzbahnhöfen Salzburg und Freilassing tausende Reisende festsaßen. Diese Sperrung führte zur Umleitung der ÖBB-Transitzüge Salzburg – Rosenheimer Kurve – Kufstein – Innsbruck sowie zu Umleitungen der ÖBB-Railjet-Züge, die anfangs mit Dieselloks über Mühldorf umgeleitet wurden. Später fuhren die Railjets dann zuverlässiger über Passau, was nur noch zu einer Ankunftsverzögerung von rund 40 Minuten in München Hauptbahnhof führte. Nach den unmittelbaren Schäden entlang der kleineren Flüsse wurden für Donau und Elbe Wasserhöchststände vorhergesagt, die das Jahrhunderthochwasser 2002 bei weitem übertreffen sollten.

Die Informationslage der DB AG war unzureichend. Ausgefallene und umgeleitete Züge waren nicht als solche erkennbar, weder online noch im Hauptbahnhof in München.

In Österreich nutzten 5000 Fahrgäste den Straßenersatzverkehr der Wachaubahn zwischen Krems und Emmersdorf. Dort waren die Straßen durch die Donau überflutet, so dass weder ein PKW- noch Busverkehr möglich war. Die Gleise der Bahnstrecke, die bis vor wenigen Jahren noch durchgängig in Betrieb war, liegen erhöht und sind daher hochwassersicher.



FOTO: PICTURE ALLIANCE / DPA / TOBIAS HASE

In Deggendorf überflutete die Donau die Hafenbahn und die Gleise der ehemaligen Strecke nach Kalteneck, die heute noch als Anschlussgleis bis zu einem Sägewerk genutzt wird.

Während es an der Donau im deutschen Abschnitt kaum Störungen im Bahnbetrieb gab, führte das Hochwasser an der Elbe trotz kurzfristiger Sicherungsmaßnahmen zu einem Bahnchaos, das in ganz Deutschland zu spüren war. Verstärkt wurden die Auswirkungen noch zusätzlich durch die unmittelbar nach den Regenfällen folgenden Hitzewellen, die für zahlreiche ausgefallene Klimaanlagen, Fahrzeuge und Signalanlagen sorgte.

Ein schwarzer Tag für den Fernverkehr war der 10. Juni 2013, an dem die wichtige Elbebrücke der ICE-Strecke in Hämerten gesperrt werden musste. Damit war schlagartig der durchgehende Verkehr auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Berlin unterbrochen und musste eingestellt beziehungsweise umgeleitet werden. Die Folge waren massive Einschränkungen der Fernverkehrsverbindungen Basel/München – Frankfurt am Main – Hannover – Berlin. Nachdem das Verspätungschaos den ganzen Bahnverkehr, auch den regionalen Nahverkehr, sehr negativ beeinflusst hatte, trat am 21. Juni ein Interimsfahrplan in Kraft, um die Auswirkungen ein wenig abzufedern. Dieser gilt zunächst bis zum 19. Juli 2013. Wesentliche Änderungen zum normalen Fahrplan sind die früheren Abfahrten der Fernverkehrszüge in Berlin sowie die Umleitungen der aufpreispflichtigen ICE-Sprinter über Erfurt, jedoch ohne Halt. Bei mehreren IC-/EC-Linien, wie dem EC Hamburg – Wroclaw, der vorübergehend nun nur zwischen Berlin und Polen verkehrt, gibt es Kürzungen des Laufwegs.

Fernverkehr in Deutschland unzuverlässig

Nach Abschluss der Reparaturarbeiten auf den gestörten Strecken wird der ursprüngliche Fahrplan wieder in Kraft treten. Leider führten die Störungen im laufenden Bahnbetrieb zu vielen Zugausfällen und massiven Verspätungen. Besonders ärgerlich waren die äußerst knappen, mangelhaften und teils falschen Informationen, die sowohl über die Website der DB AG als auch an den Bahnhöfen ausgegeben wurden, so dass viele Reisende teils stundenlange Wartezeiten überbrücken mussten, was sicherlich vermeidbar gewesen wäre. Die DB AG gab bekannt, dass sie den Umtausch oder die kostenlose Erstattung von Tickets im Rahmen der Verspätungen aber kulant regeln wolle. □ *Korbinian Fleischer*

Das Wasser geht – der Schlamm bleibt

Nachdem der Bahnverkehr wegen Hochwassers der Elbe auf den Hauptstrecken Magdeburg – Leipzig und Magdeburg – Erfurt im Bereich Magdeburg/Südost-Schönebeck (Elbe) Anfang Juni eingestellt wurde, fuhr am 16. Juni 2013 der Messzug der Deutschen Bahn im gesperrten Bereich. Da sich die Schäden in Grenzen hielten, wurde darauf hin der Bahnverkehr mit Einschränkungen und ohne Güter- und IC-Verkehr sowie einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wieder aufgenommen.



FOTOS: GERD SCHRÖDER





Immerhin 36 Jahre hängen die Fahrleitungen, als mit 145 006 am 1. September 1999 die erste neue DB AG-Maschine vor einer Leipziger Regionalbahn in den Hbf Zwickau einfährt.

Nach der Wiederherstellung des demontierten mitteldeutschen Netzes gelang vor 50 Jahren mit der Elektrifizierung des westsächsischen Bahnknotens die erste bedeutende Expansion des elektrischen Zugbetriebs der Deutschen Reichsbahn.

Zwickau unter Fahrdraht



FOTO: SCHUBERT, SLG. HEINRICH

Der Personenzug P 4207 war am 20. Dezember 1963 die erste elektrische Zugleistung von Reichenbach nach Leipzig.



FOTO: GÜNTER MEYER, SLG. HEINRICH

Bereits am 25. Mai 1963 erreichte ein Eröffnungszug mit zwei neuen E 11 von Altenburg kommend den Zwickauer Hauptbahnhof.



Dampf gab es noch 1978 in der Est. Zwickau: Neben der Weichenheizlok 50 1955 dienen 211 043, 044 und 045 am 26. Dezember als Reserve.



Die im Mai 1980 verunglückte 211 046 verlässt am 12. Mai 1979 mit dem E 764 den Zwickauer Hauptbahnhof in Richtung Leipzig.



Am Bk Bogendreieck Werdau begegnet 254 020 mit Lgo 59376 nach Neukiritzsch der 254 114, fotografiert aus dem Führerstand.

In der heutigen Zeit, in welcher auf dem größten Teil des DB AG-Streckennetzes elektrischer Zugbetrieb herrscht, finden Jubiläen der Anfänge des Ausbaus der Elektrifizierung kaum noch Beachtung. Elektrische Universallokomotiven sind heute bundesweit im Einsatz. Eine Beziehung zu Bahnbetriebswerken und ihren speziellen Lokbaureihen gibt es spätestens seit Mitte der 1990er-Jahre nicht mehr. Mit dem vorliegenden Bericht soll an 50 Jahre elektrischen Zugbetriebs am Eisenbahnknoten Zwickau erinnert werden, der schon seit 1963 an das elektrische Streckennetz der DR angeschlossen ist und als dessen südlichster Endpunkt galt.

Es war der 25. Mai 1963, als der elektrische Zugverkehr auf dem 62 Kilometer langen Streckenabschnitt Altenburg – Zwickau aufgenommen wurde. Der dazu eingesetzte Sonderzug aus Leipzig, ein Doppelstockgliederzug mit den neuen Lokomotiven E 11 007 und E 11 004, traf pünktlich um 9.50 Uhr am Bahnsteig 4 des Bahnhofs Zwickau ein. Für die Stadt war es ein historischer Tag. Anders als heute erlebten damals unzählige zum Hauptbahnhof gekommene Schaulustige die Einfahrt des ersten von einer E-Lok gezogenen Zuges. Er war der erste Eröffnungszug, den E-Loks aus DDR-Produktion führten, denn bisher gab es im mitteldeutschen Raum nur die Vorkriegsreihen E 04, E 18 und E 44. Zug- und Vorspannlok hatten erst vier Monate zuvor die Werkhallen in Hennigsdorf verlassen und absolvierten seitdem vom Bw Leipzig-West aus ihre Betriebserprobung.

Betriebsaufnahme mit alten und fabrikneuen E-Loks

Die erste in Zwickau stationierte E-Lok, E 94 115, hatte ihre neue Dienststelle kurz zuvor noch abgebügelt im Schlepp erreichen müssen: Die Fahrleitung war erst am Tag vor der offiziellen Einweihung zugeschaltet worden. Die beiden E 11 des Premierenzuges verblieben in Zwickau und mit der Zuführung von E 11 005 und E 11 006 vom Bw Leipzig-West am 26. Mai 1963 sowie vier weiteren E 94 konnte der



Die 254 078 als Drucklok auf dem Ablaufberg Zwickau ersetzte eine 106 mit Bergbremswagen, wie sie am 14. Juli 1980 aufgenommen werden konnte.



KARTE: DR, SLG. HAENSCH

Der südwestliche Teil des Sächsischen Dreiecks zwischen Leipzig, Zwickau und Dresden auf einer Kursbuchkarte des Jahres 1968.



So war die DR-Zeit in Zwickau: Die hochwertige Garnitur des E 764 ist am 6. Februar 1980 umringt vom unbeschnittenen, klassischen Ambiente.

noch kleine Zwickauer Anfangsbestand elektrischer Lokomotiven aufgebaut werden (siehe auch MEB 11/2004, S. 28 ff).

Ende des Jahres 1963 erfolgte auch die Fertigstellung der Elektrifizierung zwischen Werdau und Reichenbach ob Bf. Am 20. Dezember 1963 verließ der P 4207 als erster von dort mit einer E-Lok bespannter Zug Reichenbach in Richtung Leipzig. Die Zuglok E 11 009, seit dem 7. Juli 1963 im Bw Zwickau beheimatet, wurde für die Eröffnungsfahrt mit Girlanden geschmückt, da man auf einen Sonderzug verzichtete. Ab 4. Januar 1964 wurden die E-Lok-Umläufe erweitert und auch das Bw Reichenbach verlor alle Bespannungen von Reisezügen mit Dampfloks der Baureihen 22 und 65^{10} in Richtung Werdau – Altenburg – Leipzig. Die ersten zwei Jahre des elektrischen Zugbetriebs in Zwickau waren von einem großen E 11-Schadbestand geprägt, Anfang 1965 standen zeitweise zwei Drittel aller E 11 im Raw Dessau. Sehr willkommen waren deshalb die Baumusterlokomotive E 42 001 am 23. Februar 1965 und die E 42 002 am 17. März 1965, gefolgt von weiteren E 42. Die Maschinen liefen infolge des Lokmangels in den E 11-Plänen. Am 30. Mai 1965 wurde der elektrische Verkehr zwischen Zwickau und Karl-Marx-Stadt eröffnet. Wieder war es die Zwickauer E 11 007, die festlich geschmückt den Eröffnungszug bespannte.

Die E 42 wurde ab 1965 auch in Karl-Marx-Stadt, desweiteren ab 1976 in Dresden beheimatet und für nahezu drei Jahrzehnte zur bestimmenden Baureihe auf den elektrifizierten Strecken rund um den Eisenbahnknoten Zwickau. Erst mit der Indienststellung der sechsachsigen Loks der BR 250 ab 1977 und der Baureihe 243 ab 1984 fanden die inzwischen altgedienten Holzroller ebenbürtige Nachfolger.

Alle Zwickauer E 11 hatten sich ab 1969 beim Bw Erfurt P, eingesetzt auf der Saalebahn Erfurt – Halle/Leipzig, wiedergefunden. Die für Schnellzüge im Abschnitt Leipzig – Zwickau/Reichenbach mit nur 100 km/h zu langsame E 42 konnte ab dem 28. September des Jahres wieder durch eine Leipziger E 11 ersetzt werden, wurde aber vom Personal des Bw Zwickau gefahren. Diese Praxis blieb bis zum Auslauf des Sommerfahrplans 1976 bestehen. Doch auch Zwickau selbst sollte nochmals E 11 beheimaten und zwar von Oktober 1976 bis Dezember 1983.

Am 1. Juli 1970 war das Bw Zwickau zur Einsatzstelle des neu gebildeten Groß-Bw Reichenbach geworden. Das Betriebswerk hatte zu jenem Zeitpunkt zehn E 94 und 25 E 42 im Bestand. Im vogtländischen Reichenbach sollten zwar ursprünglich auch elektrische Lokomotiven stationiert werden, freilich fiel die Entscheidung 1963 doch zugunsten Zwickaus und die über der Reichenbacher Drehscheibe 1



Das Ende der letzten Vorkriegslokomotiven wie der Drucklok 254 069 in Zwickau war am 8. August 1983 nicht nur mit Erscheinen der Erprobungsmaschine 212 001 längst absehbar.



Ein seltener Gast war am 21. Mai 1992 der Gläserne Zug ET 491 001, unterwegs auf einer Sonderfahrt von Reichenbach nach Dresden.



In ihrem letzten Frühling mit noch alter DR-Nummer passiert 243 045 mit einem Personenzug nach Leipzig ein prächtig blühendes Beet am Block Steinpleis.

bereits installierte Fahrleitungsspinne wurde wieder abgebaut (siehe auch MEB 2/2010, S. 26). Die E-Loks wurden buchmäßig beim Bw Reichenbach geführt und auch so beschildert, aber stets in Zwickau unterhalten und eingesetzt. Ab 1976 existierte jedoch zusätzlich zunächst ein E-Lok-Dienstplan für Reichenbacher Personal.

Mit den neuen sechsachsigen Loks der BR 250 kam die Ablösung für die Vorkriegs-E-Loks und das Bw Reichenbach erhielt eine Universallokomotive, bestens geeignet für alle Zuggattungen auch auf der schwierigen Gebirgsstrecke nach Dresden. Nach den ersten Erprobungen mit der

BR 243 und 250 verdrängen die Schienenveteranen

250 003 im Mai und Juni 1975 verfügte die Einsatzstelle Zwickau Anfang 1980 über 16 E-Loks der BR 250. In der Folge konnten auch die Bestandszahlen der BR 242, welche teilweise in Doppeltraktion vor Güterzügen liefen, schrittweise reduziert werden. Der Höhepunkt der 250-Beheimatung des Bw Reichenbach mit 31 Betriebsloks war Anfang Juni 1984 erreicht, bevor die neue Baureihe 243 ihre ersten Bespannungen in Westsachsen absolvierte.

Im Rahmen der Betriebserprobung der „Weißen Lady" 212 001 respektive 243 001 von Dezember 1982 bis März 1984 machte die Est. Zwickau als eine der ersten Dienststellen mit der neuen Baureihe Bekanntschaft. Auf einem Diagnoseprüfstand, dort aufgrund der qualifizierten E-Lok-Werkstatt und der regionalen Konzentration der Versuchsfahrten eigens eingerichtet, hat man sie eingehenden Messuntersuchungen unterzogen. Ein ausgedienter Bag-Wagen war zum stationären Messwagen umgerüstet worden, wo die Messingenieure nach jeweils einer bestimmten Laufleistung der Lok die Elektronik und die elektrischen Leitungen prüften, welche erstmals nicht aus Kupfer, sondern aus einer Aluminiumlegierung bestanden.

Im Mai 1986 verfügte das Bw Reichenbach, Est. Zwickau, über 14 E-Loks der BR 242, 26 E-Loks der BR 250 und neu über 15 Loks der BR 243. Ende 1986 waren es bereits 25 Exemplare der BR 243. Der Bestand von durchschnittlich 20 Maschinen hielt sich mit wenigen Abweichungen bis Anfang der 1990er-Jahre. Der Zwickauer 243-Umlauf wurde mit der Bespannung des Bäderzugpaares D 1916/1913 nach Binz auf dem Abschnitt Zwickau – Pasewalk im Sommerfahrplan 1988, im Jahr darauf sogar bis zum Zielort (613 Kilometer), zum längsten Lauf von DR-E-Loks. Nennenswert ist auch das werktags von einer Zwickauer 243 gezogene Containerzugpaar 42861/42860 zum 504 Kilometer entfernten Rostocker Seehafen. Hintergrund für diese Leistung war ein Export-Auftrag über neue Container aus dem Raw Zwickau für den VEB Deutrans.

Mit dem 1. Juli 1990 kam die Währungsunion und mit ihr nicht nur der Niedergang der Wirtschaft und des Güterverkehrs in der DDR, sondern auch der BR 242. Schon am 29. September war nach 26 Jahren das Einsatzende der Holzroller des Bw Reichenbach gekommen. Die letzte Zugleistung erbrachte 242 222 vor dem P 3609 aus Leipzig, der in Zwickau um 22.15 Uhr einlief. Die E 42 war die am längsten dort stationierte E-Lok-Baureihe, die Einsatzstelle Zwickau allerdings auch



Heile Reichsbahnwelt im September 1987: Links fährt 242 269 nach Leipzig aus, daneben 243 029 und 242 221. Letztere dient als Prüflok für die elektrische Zugheizung.



Der Bahnhof Werdau wurde von 1991 bis 1995 als Abstellplatz nicht mehr benötigter 242, 243, 250 und verschiedener Diesellokomotiven genutzt.

die erste, welche sie außer Dienst stellte. Vom Lokfriedhof in Werdau, Sammelplatz nicht mehr benötigter E-Loks, kehrte das Baumuster als einzige E 42 zurück nach Zwickau. Dort ersetzte man fehlende Teile. Seit dem 1. Mai 1996 ist E 42 001 mit ihrem

Nur eine 242 kehrte vom Sammelplatz Werdau zurück

ursprünglichen grünen Farbkleid wieder betriebsfähig und wird in Glauchau als Museumslok erhalten.

Der letzte Akt der E-Lok-Beheimatung in Westsachsen wurde mit der Gründung der Deutschen Bahn AG ab 1. Januar 1994 eingeleitet. Das Bw Reichenbach und die Est. Zwickau wurden wieder getrennt und letztere zum eigenständigen Betriebshof. Das „Mittelfristige Entwicklungskonzept des Regionalbereiches Traktion (Betrieb) Dresden" und die zentrale Weisung zur Beheimatung der Triebfahrzeuge führten schon wenige Monate nach Gründung der DB AG zur Auflösung des E-Lok-Bestandes. Zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 1995 wurde die Umbeheimatung aller 143 und 155 vom Bh Zwickau an den Bh Dresden angewiesen. Damit endete nach 33 Jahren die E-Lok-Beheimatung in Zwickau. Die 143 und 155 des Betriebshofs liefen fortan in Plänen des Bh Dresden.

Noch vor dem Zusammenschluss beider deutscher Staatsbahnen fanden Bundesbahn-Lokomotiven den Weg nach Zwickau, wenngleich nur auf dem Weg ins dortige Raw. Am 12. März 1992 stand mit 150 045 vom Bw Hagen 1 erstmals eine Bundesbahn-E-Lok im Zwickauer Schuppen. Nennenswert wurden die Einsätze bewährter DB-Maschinen wie der BR 110, 140, 150 und 151 auf dem Sächsischen Dreieck aber erst ab 1995. Mit den Lückenschlüssen der Elektrifizierung am 27. Mai 1995 zwischen Camburg und Probstzella sowie zwischen Erfurt und Bebra konnte Sachsen nun endlich aus Nürnberg und Frankfurt/Main auch mit E-Loks angefahren werden.

Die neue Generation von Elektrolokomotiven der Deutschen Bahn AG erreichte ab 1999 den westsächsischen Eisenbahnknoten. 145 006 bespannte am 1. September 1999 eine Regionalbahn aus Leipzig Bayrischer Bahnhof nach Zwickau. Ein Jahr später folgten die BR 152 und 101. Die Viersystemloks der BR 189 erreichten Zwickau in einem Dresdener 155-Plan erstmals im April 2004. Auch die 185 kam mit Güterzügen von Engelsdorf ab dem 13. Dezember 2004 planmäßig nach Zwickau.

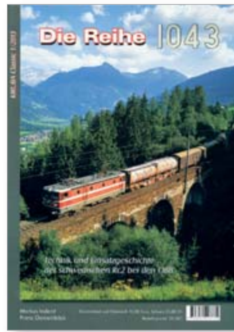
Genau im 50. Jahr der Elektrifizierung des westsächsischen Eisenbahnknotens erfährt dieser eine Erweiterung nach Oberfranken. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 soll der elektrische Zugbetrieb von Reichenbach/Vogtl. nach Hof aufgenommen werden, um schnellere Zugverbindungen durch den Citytunnel in Leipzig nach Mitteldeutschland zu ermöglichen und im Nahverkehr die Doppelstockzüge auf Talent 2 umzustellen. □

Rainer Heinrich



FOTOS: RAINER HEINRICH

Am 5. Juni 1993 war 156 002 vor dem Interregio 1564 Dresden – Nürnberg zu beobachten. Heute werden die 4,5 Stunden mit unkomfortablen 612 gefahren. Welch ein Fortschritt!



Zehn Schwedinnen in den Alpen

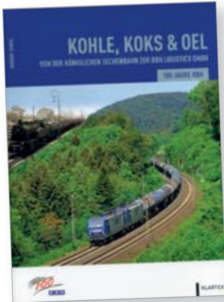
Markus Inderst, Franz Gemeinböck: Die Reihe 1043. Kiruba Classic 1/2013, Kiruba-Verlag, Mittelstetten 2013. ISBN 978-3-9812977-7-5, 84 Seiten, zirka 150 Abbildungen; Preis: 12,50 Euro.

◗ Zehn schwedische Loks, die in Österreich beinahe nur auf einer Strecke zum Einsatz kamen – das klingt weder nach einer Erfolgs- noch nach einer besonders spannenden Geschichte. Doch der Eindruck trügt. Das liegt vor allem an der schwedischen Baureihe Rc 2, die hinter der ÖBB-Baureihe 1043 steckt. Ende der 1960er-/Anfang der 1970er-Jahre repräsentierte diese Lokomotive aus dem Hause Asea den modernsten Stand im E-Lok-Bau. Die ÖBB bestellten zehn Stück, die auf der Tauernbahn eingesetzt wurden. Zu einem Folgeauftrag kam es nicht, weil die österreichische Baureihe 1044 damals in den Startlöchern stand. Das Heft erzählt die interessante, drei Jahrzehnte währende Geschichte der 1043 und zeigt die wunderschönen Loks auf vielen Fotografien in beinahe allen Variationen. *al*

Fazit: ***Ein Muss für Freunde dieser Baureihe***

Jahrhundert-Zechenbahn

Norbert Tempel: Kohle, Koks & Oel. Klartext-Verlag, Essen 2013. ISBN 978-3-8375-0593-1, 168 Seiten, 153 Schwarzweiß- , 204 Farbabbildungen; Preis: 29,95 Euro.



◗ Ob Zechenbahn- und Hafenverwaltung des Staatsbergbaus ab 1913, sodann der Hibernia-Bergwerksgesellschaft, schließlich der Ruhrkohle AG (RAG) mit dem Beschriftungsintermezzo der Deutschen Steinkohle (DSK), ob Ruhrkohle AG Bahn und Häfen (RBH) oder neuerdings RBH Logistics, das Verkehrsunternehmen mit Sitz in Gladbeck ist charakteristischer Teil des von Bergbau und Montanindustrie geprägten Ruhrgebiets. Es spricht für die einst reine Zechenbahn, dass sie die noch nicht abgeschlossenen gewaltigen Strukturänderungen im Kohlenpott bis heute meistert, was Autor Tempel faktenreich und bestens bebildert darlegt. *hc*

Fazit: ***Weit mehr als eine Firmen- und Verkehrsgeschichte***

Unverblümt und ungeschönt

Jens-Uwe Paul: Mit schwarzem Blut und Spitzendruck. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2013. ISBN 978-3-937496-59-7, 144 S., 130 Sw-, 32 Farbabb.; Preis: 15,80 Euro.



◗ Der Autor weiß, wovon er spricht beziehungsweise worüber er scheibt: Jens-Uwe Paul, schon als kleiner Junge vom Eisenbahnvirus befallen, hat als Lokschlosser, Heizer und Dampflokführer bei der Deutschen Reichsbahn seine eigenen Erfahrungen gesammelt. Mit Herzblut, aber ohne romantische Verklärung schildert Paul sein Leben mit und auf den schwarzen Rössern. Dabei erweist es sich als geschickter Kunstgriff, Wegbegleiter ungeglättet und schon gar nicht auf Hochdeutsch zu zitieren. Da verspricht Dampfmann und Hobbyfotograf Paul nicht zu viel, wenn er der Leserschaft das Gefühl vermitteln will, in Leipzig, Engelsdorf und anderwärts dabeigewesen zu sein. *hc*

Fazit: ***Lebendige, authentische Wissensvermittlung***

AUSSERDEM ERSCHIENEN

Heeresfeldbahn unterm Doppeladler

Günter Krause, Dieter Stanfel: K.u.k.-Militärfeldbahnen im Bild. DGEG-Medien, Hövelhof 2013. ISBN 978-3-937189-70-3, 96 Seiten, 166 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 19,80.

◗ Mit interessantem Bildmaterial, das seinerzeit nicht in Dieter Stanfels Buch „K.u.k.-Militärfeldbahnen im Ersten Weltkrieg“ publiziert werden konnte, ist dieses Buch als thematische Fortsetzung konzipiert.

Fazit: ***Ergänzender Bildband***

Wandschmuck und Kartengrußreserve

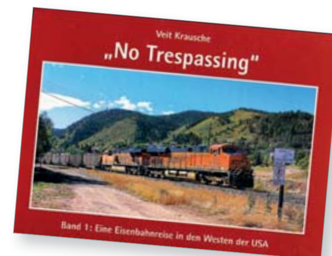
Thomas Böttger (Hrsgb.): Sächsischer Schmalspurbahnkalender 2014. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2013. ISBN 978-3-937496-56-6, 13 Blatt, 1 Schwarzweiß-, 12 Farbaufnahmen; Preis: Euro 6,00.

◗ Bewährt ist die Mischung von historischen und aktuellen Postkartenmotiven aus Sachsens schmalspuriger Bahnwelt.

Fazit: ***Für Sammler und Urlaubsgrußschreiberinnen***

Unerlaubt betreten

Veit Krausche: „No Trespassing“. Eisenbahn-Fachbuch-Verlag, Coburg 2013. ISBN: 978-3944237015, 154 Seiten, rund 150 Farbabbildungen; Preis: 39,90 Euro.



◗ Wenn Sachsen eine Reise machen, dann gelten keine Verbotsschilder. „No Trespassing“, kein unerlaubter Zutritt, galt zumindest nicht für Veit Krausche aus Bad Elster während seiner 18 USA-Reisen, auf denen die Fotos dieses schönen Bildbands entstanden. Er nimmt den USA-Liebhaber mit auf eine Reise durch den Westen Amerikas von den 1990er-Jahren bis in die heutige Zeit. Aufgeteilt in Kapitel nach den bereisten US-Bundesstaaten, begegnen dem Betrachter überwiegend Güterzüge der großen aktuellen Bahngesellschaften. Die Aufnahmen sind von guter Qualität und das A4-Querformat des Buches bringt die Bilder perfekt zur Geltung. Die Bildunterschriften beschränken sich aufs Nötigste. *al*

Fazit: ***Zum Schwärmen, nicht zum Schmökern.***


Der Fahrdraht ist zwar längst verschwunden, aber am 11. August 1984 ist zumindest noch Betrieb in Karpacz. Ein Sonderzug mit einer Tkt-48 verlässt soeben den Bahnhof.

FOTO: SCHUMACHER

Die Eisenbahn in Schlesien besitzt eine einzigartige Geschichte, nicht nur, weil der heutige Landstrich in Polen deutsche Wurzeln besitzt. Vor allem das wunderbare Riesengebirge prägte die Bahnlandschaft. Manche Strecke ist inzwischen jedoch verschwunden.

Auf Spurensuche in KRUMMHÜBEL

Als im April 2000 zum letzten Mal ein Zug den Bahnhof Karpacz (Krummhübel) in Richtung Jelenia Gora (Hirschberg) verließ, zeigten sich das langgestreckte Empfangsgebäude und die anderen Hochbauten, so Güterschuppen und Toilettengebäude, sowie die Bahnhofsanlagen mit überdachtem Hausbahnsteig und auch der Bahnhofsvorplatz in einem Zustand der Verödung und Verwilderung. Von Jahr zu Jahr verfiel die Bahnhofsanlage weiter: Meterhoch vom Grün überwucherte Gleise, Graffiti-Schmierereien an den Gebäuden und Mauern sowie Unkraut und Schutt kennzeichneten das Bild.

Während dem Bahnhof der Verfall drohte, erlebte der Kurort nach der Wende 1989 einen enormen Aufschwung und wurde zu einem bedeutenden touristischen Zentrum Polens: Im polnischen Teil des Riesengebirges gelegen, ist Karpacz ein idealer Ausgangspunkt für Ausflüge in alle Teile des Riesengebirges. Karl-Heinz Drescher, ein früherer Bürger Krummhübels, schrieb 2011 nach seinen Besuchen in Karpacz: „Würde ich nur über Krummhübel schreiben, könnte die Überschrift ‚Krummhübel, wie hast du dich verändert' lauten. Damit ist in erster Linie die rasante Bautätigkeit im Ort gemeint. Kein anderer Ort im Riesengebirge hat in den letzten Jahren solche Veränderungen erfahren. (...) In wenigen Jahren werden wir den Ort nicht wiedererkennen. Von dem einst so beschaulichen Kurort ist nichts geblieben."

Im Band 18 der Reihe „Griebens Reiseführer", herausgegeben 1911/12, heißt es noch: „Das Dorf Krummhübel (580 – 700 m), Bahnstat., von Hirschberg 17 km auf


FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Die Straßenseite in den 1920er-Jahren nach der ersten Erweiterung des Empfangsgebäudes. Der ursprüngliche Bahnhof ist der rechte Holzanbau.



Die Straßenseite des Bahnhofs im Jahr 2012. Statt des alten Holzanbaus ist ein neuer gemauerter Teil entstanden.

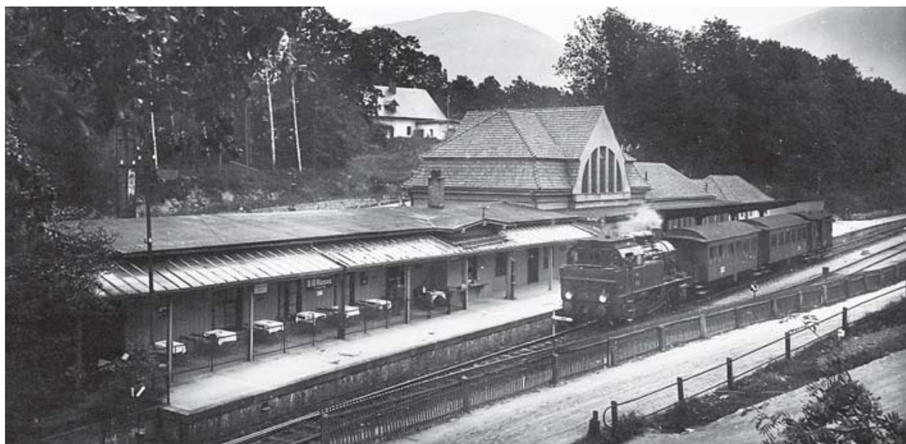
dem Landwege, von Schmiedeberg 7 km entfernt, liegt in den Flußtälern der Großen und Kleinen Lomnitz. Seine Umgebung, vorzugsweise in den oberen Teilen, bietet eine großartige Gebirgsszenerie. 1024

Karpacz: Ein bedeutendes Tourismuszentrum

Einw., 6490 Sommergäste; kath. u. ev. Kirche, elektr. Straßenbeleuchtung. Seiner hohen und geschützten Lage wegen wird es von Sommergästen zahlreich besucht. Als Hauptzugangsweg zur Schneekoppe hat es starken Touristenverkehr. Im Winter starker Schneefahr- und Skilauf-Sport nach der Prinz-Heinrich- und Hampel-Baude... Zahlreiche Neubauten im Villenstil."

Angefangen hatte eigentlich alles schon im Jahr 1874, als man in Berlin über ein Bahnprojekt im Riesengebirge sprach, das von Schmiedeberg über Forstlangwasser bis zur Riesenbaude am Fuße der Schneekoppe führen sollte. 1889 stand der Bau einer Zahnradbahn auf die Schneekoppe im Mittelpunkt von Erörterungen. Die Linie sollte von Warmbrunn aus über Giersdorf, Oberzillerthal und Mittel-Arnsdorf nach Krummhübel führen. Von Krummhübel aus sollte die eigentliche Zahnradbahn bis zum Koppenkegel fahren. Aus verschiedensten Gründen wurde das Projekt nicht verwirklicht, und es kam zum Bau der „Riesengebirgsbahn" von Zillerthal-Erdmannsdorf über Arnsdorf nach Krummhübel.

Anlass war Ende des 19. Jahrhunderts das preußische „Gesetz über Eisenbahnen und Private Anschlussgleise", das 1892 verabschiedet worden war und die dynamische Entwicklung des Baus von Eisenbahnstrecken in Schlesien einleitete. Die private Riesengebirgsbahn GmbH (Sitz in Berlin) eröffnete die normalspurige Eisenbahnstrecke Zillerthal-Erdmannsdorf nach Krummhübel am 6. Juni 1895, die von der Bahnstrecke Hirschberg – Landeshut im Bahnhof Zillerthal-Erdmannsdorf abzweigte und auf 6,851 Kilometern zu dem damals schon beliebten Wintersportort


FOTO: SLG LIEDTKE

Der linke Bahnhofsteil ist die ursprüngliche Krummhübeler Bahnhofsbaracke aus dem Jahr 1895, deren Gaststätte Tische an der Gleisseite besaß.



FOTO: SCHUMACHER

Der Güterschuppen des Bahnhofs Karpacz befand sich im Jahr 1984 noch in passablem Zustand ebenso wie der Neigungsanzeiger.



FOTOS (2): EMERSLEBEN

Im April 2012 steht der Schuppen immer noch, ist bedauerlicherweise aber dem Verfall preisgegeben.

Krummhübel hinaufführte. Die Betriebsleitung, die Lokstation und die Hauptwerkstatt befanden sich in Arnsdorf. Die Riesengebirgsbahn GmbH war eine Tochter der Allgemeinen deutschen Kleinbahn-Gesellschaft AG. Den Betrieb führte zunächst die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft durch, ab 1905 die Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Betriebs-GmbH. Es war auch eine Verlängerung der Strecke nach Oberkrummhübel und weiter in Richtung Schneekoppe geplant, aber der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verhinderte diese Pläne. Die Bezeichnung

Auf der Schiene zur Schneekoppe



Krummhübel im Herzen des Riesengebirges besaß einen guten Anschluss an die Hauptbahn Hirschberg – Lauban – Breslau (– Berlin).



FOTO: SLG TIETZE

In den wenigen Jahren des elektrischen Betriebs in Krummhübel erreichte auch der vierteilige elT 13 06 (ET 31) den Endbahnhof.



FOTOS (2): SCHUMACHER

Noch im Jahr 2006 schien die Natur endgültig das Krummhübeler Empfangsgebäude zu vereinnahmen.



Im April 2012 steht der neue Anbau, das Gesamtgebäude ist restauriert und frisch in freundlichem Gelb gestrichen.

„Riesengebirgsbahn" für diese Strecke geht vermutlich auf den Namen der GmbH zurück, denn „Meyers Großes Konversations-Lexikon", Band 16, Leipzig, 1908, beschreibt auf Seite 928 als Riesengebirgsbahn eine andere Strecke: „Eisenbahn von Petersdorf bei Warmbrunn nach Tannwald in Böhmen, teils Zahnrad-, teils Adhäsionsbahn, 1902 eröffnet, 39 km lang, verfolgt das Tal des Großen Zacken, durchzieht in großen Windungen Schreiberhau, steigt dann aufwärts über die Grenzscheide zwischen Riesengebirge und Mittel-Iserkamm (...) und mündet bei Tannwald ins böhmische Eisenbahnnetz."

Der erste Bahnhof in Krummhübel wurde 1895 zur Nutzung übergeben. Es handelte sich um eine eingeschossige, längliche Holzbaracke, in der sich außer dem Fahrkartenschalter auch ein Restaurant mit Tischen (an der Gleisseite) befand. Auf der Stadtseite war ein Platz für Droschken und im Winter für Pferdeschlitten eingerichtet, der später auch für Autos benutzt wurde.

Die Schiene sorgt für wirtschaftliche Entwicklung

Das Treiben auf dem Bahnhofsvorplatz war anfangs, genau wie der Bahnhof, bescheidener als nach 1925, als der Fremdenverkehr eine Blütezeit erreicht hatte, zeugt aber schon vom zunehmenden Urlauberansturm, der den Bau der Riesengebirgsbahn notwendig machte. Der Heimatforscher Dr. Hans Reitzig schrieb seinerzeit etwas ironisch: „...und der Krummhübler ‚Hauptbahnhof', flachdächig und bescheiden wie ein Aschenbrödel, hätte ebenso gut in Timbuktu stehen können oder auch in Södrich (kleines Dorf im Riesengebirge)..." Dennoch war ein jahrzehntelanger Traum in Erfüllung gegangen. Krummhübel und Brückenberg waren nun auf der Schiene mit der Welt verbunden.

Der Anschluss des Kurortes Krummhübel an das Eisenbahnnetz führte zu einem Aufschwung durch den Tourismus und zur Entwicklung der Infrastruktur, so dass auf dem Bahnhofsgelände 1925 von südlicher Seite an das hölzerne Bahnhofsgebäude ein gemauertes Gebäude angebaut wurde in modernistischer Form. Karl-Heinz Drescher schreibt dazu: „Der Bahnhof von Krummhübel stand auf Querseiffener Flur und sollte eigentlich weiter oben am Ende der Neuhäuser, unterhalb des Hotels „Goldener Frieden", stehen. Gustav Exner, der ebenso energische wie weitsichtige, vor allem aber geschäftstüchtige und einflussreiche Besitzer des Hotels „Schneekoppe", wusste das zu verhindern."

Da die Riesengebirgsbahn eine normalspurige Kleinbahn war, hatte sie dieselbe Spurweite wie die Reichsbahn, und so konnten deren Wagen problemlos auf die Gleise der Riesengebirgsbahn übergehen. Für die 17 Kilometer lange Strecke von Hirschberg bis Krummhübel benötigte man mit dem Schnellzug 38 Minuten und mit dem Personenzug 50 Minuten. 1911 konnte man von Hirschberg aus neunmal täglich nach Krummhübel fahren. Belief sich 1911 die Fahrzeit von Berlin (Görlitzer Bahnhof) nach Krummhübel über Hirschberg noch auf fünf bis sieben Stunden, reduzierte sich die Fahrzeit 1925 auf 4,5 Stunden. Direkte Fahrkarten nach Krummhübel gab es in allen größeren Fahrkartenausgaben des Deutschen Reiches. Das Riesengebirge, vor 1945 das höchste Mittelgebirge Deutschlands, wurde sehr populär und zum beliebten Reiseziel für Bürger der Großstädte Breslau, Dresden und Berlin, wozu direkte Bahnverbindungen aus diesen Städten beigetragen haben. Die Elektrifizierung der Eisenbahnlinie nach Karpacz wurde am 6. Juni 1934 abgeschlossen. In den besten Zeiten, im dritten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts, kamen nach Krummhübel Kurswagen der DRG direkt unter anderen aus Berlin und Breslau. Laut Fahrplan von 1935 dauerte die Fahrt mit dem D-Zug von Berlin nach Krummhübel knapp fünf Stunden. Der Wagenreihungsplan des D 193 von Berlin-Görlitzer Bahnhof nach Bad Kudowa Säkkisch aus dem Jahre 1938 führte einen Kurswagen BC4ü Berlin – Krummhübel (über Hirschberg).

Die DRG übernahm als Pächter ab 29. Juni 1934 die Strecke der Riesengebirgsbahn. Diese wurde ab 1934 dann im elek-

trischen Betrieb unter anderen mit Triebwagen der Baureihen ET 87 und ET 89 befahren. Der Fahrzeugpark der Kleinbahn wurde bis auf zwei Spezialwagen abgegeben. Nun fuhren alle Züge durchgehend ab Hirschberg und sogar Eilzüge aus der Provinzhauptstadt Breslau bis Krummhübel.

Nach dem Zweiten Weltkrieg baute die Rote Armee im Rahmen der Reparationsleistungen die Anlagen der elektrischen Zugförderung in Niederschlesien ab. Fortan fuhren auf der Riesengebirgsbahn wieder Dampflokomotiven. Der Eisenbahnverkehr wurde am 2. April 2000 eingestellt, die Gleisanlagen aber nicht abgebaut. Den öffentlichen Verkehr von Karpacz nach Jelenia Gora übernahmen Busse.

Nun soll der Bahnhof von Karpacz reanimiert werden. Ein Zug wird so schnell nicht wieder fahren, aber in das Empfangsgebäude soll wieder Leben einziehen. So hat es Karl-Heinz Drescher im Herbst 2011 erlebt: „Der Umbau des Bahnhofes zum ‚Zentrum für Kultur und Tourismus' steht kurz vor der Vollendung. Es ist gelungen, unter weitgehender Erhaltung des aus der Historie gewachsenen Charakters des Bahnhofes und der prägnanten Baustruktur neue Anbauten harmonisch in das alte Bauensemble einzufügen. Die Straße vom Bahnhof zum Neuhäuserweg und von dort die Straßen nach Querseiffen sind (...) frisch asphaltiert worden. (...) Zumindest für Karpacz hat sich Polens Beitritt zur EU gelohnt."

Andrzej Mateusiak, profunder Kenner der Region, schrieb auf seiner Webseite: „Im Bahnhofsgebäude sind eine touristische Auskunftsstelle, der Sitz des städtischen Spielzeugmuseums, eine Ausstellung zur Eisenbahngeschichte und weitere Ausstellungssäle geplant." Mit der Eisenbahn kommt man derzeit mit einer kürzesten Reisezeit von 5:39 Stunden von Berlin Hbf nach Jelenia Gora (Hirschberg) mit dreimaligem Umsteigen in Cottbus, Görlitz und Zgorcelec. Dann ist noch etwa eine Stunde Fahrzeit mit dem Bus von Jelenia Gora nach Karpacz nötig. Alles in allem also etwa zwei Stunden mehr als mit der DRG 1935! □ *Hans-Joachim Kirsche/al*


FOTO: ALTMANN

Eine der Attraktionen in Karpacz ist neben der nahe gelegenen Schneekoppe das Gotteshaus Wang, eine norwegische Stabholzkirche, die 1841 hier errichtet wurde.

VERKAUFEN SUCHEN TAUSCHEN



GÜTER*BAHNHOF*

VERKÄUFE
Dies + Das

www.modellbahnservice.de

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Digitalumbau, Sound-Einbau ESU, Uhlenbrock, mit Einbau ab € 30,–. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. www.modellbaupeter.com, Tel.: 0351/4759994.

www.Feines-in-TT.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle
H0 und H0m
Tel.: 0371/5362537
fahrbereit vorbereitet

Verkaufe angefangenes H0-Bw (2-tlg.) mit 15-ständ. Lokschuppen, Drehscheibe (Fleischmann), WT, Ausschlackanl. (Bochmann) und div. Gebäude (Kibri + Faller). Vollständig ausgestaltet und verdrahtet (bis zu einem Lötverteiler). Tillig Elite Gleis. Bilder als PDF verfügbar. H. Hirblinger, Tel.: 08122/559685, hannsmh@gmx.de.

www.modellbau-chocholaty.de

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

Verkaufe Modellbahnanlage, H0e 3,6 m x 1,0 m in 2 Teilen, Motto Schmalspuridylle. Fahren digital, Schalten analog, Besichtigung und Preis VB. Tel.: 0172/3839180.

www.lok-doc-wevering.de

Klare Faltboxen – stabile Ersatzverpackung für H0-TT-N, www.albedo-teile.de – modellbauteile@online.de

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

Eisenbahnsammlung wird aufgelöst: Geschwindigkeitsmesser „Haushälter-Apparat Hasler Bern für Dampf- u. Elloks um 1915 sowie Karbid-Loklaterne, Glas-Durchm. 260 mm, Hersteller Reichmann Wien xx/2 ca. 1910 u.a., preiswerte Abgabe. Tel. o. Fax: 02235/2503.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.schauffele-modellbau.de

Kleinanzeigen sind preiswert und helfen verkaufen!

TLS-Service Center: Ihr Modellbahnpartner für das individuelle Digitalisieren und Programmieren Ihrer Modellbahnanlage. Aktuell bauen wir für Sie die Schau- und Vorführanlage www.erlebniswelt-modellbahn-rheinmain.de, Tel.: 06150/83910.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Spur-0-Anlage 12x4 m, 7 Dampflokzüge mit 28 Pers.- + 36 Güterwagen, 120 m Gleise, 20 Weichen, 15 Signale, Schaltzentr. Herkat + 10 Titantraf., Bahnhof, Bw, Altstadt mit Kirche + 30 Häusern, u.a.m., Liste anfordern. AK über € 25.000,–, Preis € 21.000,–. Voigt, Tel.: 05121/262643.

Spur-0-Dampflok BR 23105 von Fa. Kiss, neu, ungebraucht, originalverpackt, € 1940,–. Voigt, Tel.: 05121/262643.

LGB 22660 Schweinesch. VT 133525 € 249,–, neuwertig; 0e Fleischmann Starterset 2025 € 99,–, unbespielt. Versandkosten € 5,–. Tel.: 05132/5990554.

www.spur-0.de

LGB-Material: ca. 60 m Schienen, z.B. 300 mm € 3,–, Trafo, Häuser, Zubehör. Lokomotiven 2010 € 85,–, 2010D € 95,–. Personenwagen 3070/3071 je € 59,–, 3007/3010/3019/3050 je € 39,–. Güterwagen 4021 € 30,–, 4030/4061 je € 39,–. Pola-Wassermühle € 49,– usw. Liste gegen Rückporto Brief € 0,58. L. Schmidt, Hardenberg 14, 58540 Meinerzhagen. 02358/7467 (ab 19 Uhr).

www.modelleisenbahn.com · order@modelleisenbahn.com

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT GmbH

Waiblingen
Ladengeschäft + Versand
Biegelwiesenstr. 31
71334 Waiblingen

NEU/Laden jetzt auch
Metzgerstr. 13
72764 Reutlingen
Nur 5 Minuten vom Bahnhof entfernt!

Augsburg/Laden
Wankelstraße 5
86391 Stadtbergen

Versand/Mailorder:
Biegelwiesenstr. 31 • 71334 Waiblingen • Mail: order@modelleisenbahn.com
Fax +49(0)7151-34076 • Tel. +49(0)7151-937930

MAN VT 5, VT 7 und VT 8 und Esslinger Triebwagen VT 3 als HzL (Hohenzollerische Landesbahn) exclusiv vom Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT

11-64022-1 Dieseltriebwagen/Schienenbus MAN VT 7 HzL Ep. 5/6 creme/rot, ohne Stirntür, Wechselstrom AC digital, ETS-Exclusiv	€ 179,99
11-64022-2 wie oben, jedoch Gleichstrom, DC NEM-Schnittstelle ETS-Excl.	€ 139,99
11-64022-3 wie oben, jedoch ohne Antrieb und Licht, ETS-Exclusiv für AC und DC geeignet	€ 59,99
11-64022-4 wie oben, jedoch Gleichstrom DC digital, ETS-Exclusiv	€ 189,99
11-64022-5 wie oben, jedoch Gleichstrom DC digital Sound, ETS-Exclusiv	€ 259,99
11-64022-6 wie oben, jedoch Wechselstrom AC digital Sound, ETS-Exclusiv	€ 259,99

Die MAN Triebwagen sind auch als VT 5 mit Stirntür, Bestell-Nrn. 11-64024-1 bis-6 und als VT 8 ohne Stirntür, Bestell-Nrn. 11-64023-1 bis -6 für die Epoche 3/4 lieferbar. Mehr Informationen unter www.modelleisenbahn.com

11-96410-1 Esslinger Triebwagen VT 3 HzL (Hohenzollerische Landesbahn) Gleichstrom DC NEM-Schnittstelle, ETS-Exclusiv	€ 159,99
11-96410-2 wie oben, jedoch Wechselstrom AC digital, ETS-Exclusiv	€ 209,99
11-96410-4 wie oben, jedoch Gleichstrom DC digital, ETS-Exclusiv	€ 199,99
11-96410-5 wie oben, jedoch Gleichstrom DC digital Sound, ETS-Exclusiv	€ 279,99
11-96410-6 wie oben, jedoch Wechselstrom AC digital Sound, ETS-Exclusiv	€ 279,99

Es gelten unsere AGB. Porto und Versand innerhalb D € 5,90. Ausland nach Aufwand. Angebote freibleibend, keine Haftung bei Druckfehlern. Preisirrtümer vorbehalten. Solange Vorrat reicht.

„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn, denn – Eisenbahn sind WIR!"

"De Isenboner"
Ihr Modellbahn An- und Verkauf in Kiel



An- und Verkauf aller Spurgrößen:
1 • 0 • H0 • N • Z
Loks, Waggons, Zubehör + Komplettanlagen.
Digitalisierung und Instandsetzung aller Art
"De Isenboner" • Matthias Dorsch
Preetzer Chaussee 142 • 24146 Kiel
Tel.: 0160/96620002
www.de-isenboner.de • info@de-isenboner.de

Modellbahn Schröder
H0=, TT, N und Zubehör
Weichselstr. 34 a • 10247 Berlin
Tel./Fax 030-55154949
Samstag 10–14 Uhr



Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.com

Trix H0 Auslaufmodelle

22026 DR BR 38 Schlepptender-Dampflok	€ 279,99
22552 DB AG E-Lok BR 101	€ 199,38
22556 DB E-Lok BR 120 „Kunstlok"	€ 199,99
22725 DB Cargo-Triebwg.-Zug „Fliege"	~~€ 269,99~~ € 199,99

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke!
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 160.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, vierfache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 45.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

Anzeigenschluss für Heft 10/2013 ist der 12.08.2013

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht. Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2011

Suche und verkaufe:
us-brass
H0 Messingmodelle
Europa + Nordamerika
contact@us-brass.com

www.modellbahnritzer.de

Verk. H0= Samml. US Loks Industrie u. Messing teilw. Sound, ebenfalls Riesensammlung europ. Modelle Loks, Wagen, Zubehör-Listen, Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

www.puerner.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Verkaufe LGB-Anlage, Ersatzteile, Zubehör. Bitte Liste, Bilder anfordern. Tel.: 0351/4111951. lotharhanack@web.de.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.augsburger-lokschuppen.de

Verkaufe Micro Metakit H0 E-Lok BR 06 in Grau für € 1400,– an Abholer, nicht gelaufen, da Vitrinenmodell, ab 17 Uhr erreichbar. Tel.: 089/3071291.

www.d-i-e-t-z.de

Verkaufe Roco Gleisbildstellpult mit massenhaft Zubehör, MSC120 und Lauer Schattenbahnhof Steuerung, Block- u. Pendelzugst. Fahrregler. harald4241@live.de, 02641/916414.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle



SCHMALSPUR EGGER-BAHN, BEMO, usw. www.egger-bahn.nl, Ruud Wittekoek, Kade 2, NL-4715 AD Rucphen. Tel.: 0031.165-342823. R.Wittekoek@gmail.com, Liste frei.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Gönnen Sie sich **Lokomotiven** mit **>Sound<**. Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! Ich verkaufe meine H0 Epochen I–V. Sehr wenig bespielte: ICE-2 u. -3, Tender-, Schlepptender-, Diesel- u. E-Loks u. Triebzüge mit Sound, sowie Personen- u. Güterwagen von: Brawa, Fleischmann, Märklin, Meheno, Pico, Roco, Trix. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

BR 01, 03, 41	125,00 €	BR 58	72,00 €
BR 38	88,00 €	BR 94	67,00 €
BR 55	99,00 €	BR 106	67,00 €
BR 56	92,00 €	BR ES 499	63,00 €
BR 64/75	72,00 €	BN 150	54,00 €
BR 86/95	82,00 €	VT 185	69,50 €
BR 57	83,00 €	SVT (MOTOR MITTIG)	52,00 €

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.
Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (0 37 26) 64 89 · www.hobby-eck.net

www.Langmesser-Modellwelt.de

Ganzzüge Kali, Schotter etc., Nachtzüge, Loks 2Leiter Gleich., alles neu, in OVP, Ep. 3. Liste anfordern. karl-dueker-schuh@gmx.de, SMS 0176/30386079.

www.TTM-Shop.de

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853

RocoLINE Gleise mit Bettung, Weichen ohne Bettung aber mit Korkunterbettung, zu verkaufen. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

www.modellbahnkellershop.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Privater H0-Nachlass-Verkauf: Loks, Sondermodelle, Raritäten, Waggons, Gleise, Gebäude, Zubehör usw., fast alles neu, Bilder, Infos und Kontakt: www.modellbahn-verkauf.de.

www.modellbahn-pietsch.com

Verk. Super H0= Anlage aus 6 Fremo Modulen 1/87 mit Riesen Bw B&K, digit. Bw Kräne Messinghandarbeit z.B. Bw Schalke Einzelst. Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

www.moba-tech.de

KUSWA Modellbau *KUSWA*, In der Gartenstr. 12, 34513 Waldeck, 05623-973737, Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in N: Radbremsscheiben für ICE 3, Radscheibenelemente für Taurus, **Bühnen, Tritte, Laufstege und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen** (PIKO 4407): **7,– €**

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
www.Lokschuppenhagenhaspe.de

Internetshop!! www.lokschuppenhagenhaspe.de oder www.lohag.de
Ihr Spezialgeschäft für europäische Handarbeits-/Kleinserienmodelle und für Modellbahnträume...seit über 30 Jahren.
1. Exclusive Handarbeitsmodelle (bis 30% Rabatt)
Alle Spuren, ca. 40 Hersteller, Liebhaberstücke, qualifizierte Kapitalanlage Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Lematec, Lemke, Trix fine-art, Bockholt, Aster, Pein, Schönlau, Dingler usw. usw.
In allen Spurweiten (Z–G) viele neue Modelle, alle mit Bilder. Unsere Sonderpreise weiter gesenkt, teilweise erheblich.
2. Marken-Rabatte bis über 50% auf tausende Artikel !!!
Ca. 80 Hersteller, Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Brawa, Bemo, LGB, Hübner, Arnold usw. usw.
Täglich aktualisierte Angebote. Alle Marken-Hersteller, alle Spuren, Automodelle, Zubehör und als Spezialität Ferrari-Modelle.
Reinschauen lohnt sich immer: www.lohag.de Nie teuer, immer günstig!
Kein Internet? Listen KOSTENLOS anfordern: 0 23 31/40 44 53
seit 1977
Lokschuppen Hagen-Haspe Inh. Werner Rüping
Ihr Spezialist für Kleinserienmodelle + Service
D-58135 Hagen • Vogelsanger Str. 36-40 • Tel. ++49(0)2331/404453
Fax ++49(0)2331/404451 • D1-Netz ++49(0)171/4715600

DONNERBÜCHSE KÖLN
Der etwas andere Modellbahnladen • An- und Verkauf von Modelleisenbahnen und -Autos
Vogteistr. 18 • 50670 Köln / Haltestelle Hansaring • Tel.: 0221/121654
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10–13.30 Uhr u. 15–18.00 Uhr • Sa.: 10–13.30 Uhr
Über 80 qm Secondhand-Modelleisenbahnen
Ihr TT-Spezialist
- An- und Verkauf von Modellbahnen
- Spurweiten von 1 bis Z
- Zubehör
- Fertiggelände
- Große Auswahl an Modellautos H0, N
- Matchboxautos • Modellflugzeuge

www.donnerbuechse.com

Fleischm.: V 218306 € 80,–; 4882 T3 + 5 St. Personen-Wg. Länderbahn € 200,–; 955804 Güterwg. 4-tlg. DR € 60,–. Trix: 22511 € 140,–; V 120001 DR. Alles neu. Tel.: 05321/25755.

www.ddr-in-1zu87.com

Gützold 48100 BR 19017, 45100 BR 52092, 40100 BR 75555, 45200 BR 118 714-5. Roco 63430 BR 142001-7. Flm. BR 24009, 39031, 78198, alles i. OK. St. Wegener, 0177/5550865.

www.werner-und-dutine.de

Verkaufe aus gesundh. Gr. H0-Sammlung an ser. Sammler (PJ., Gü, Mä, Ro, Fl); neue Eisenbahnbücher; VB. Liste gegen Rückumschlag. Garbisch. Tel.: 0345/8055946.

www.dampfzug24.de

Lil. VT 06, 104a, m. Beleuchtg. u. Besatzung, € 98; 1 Restgegenzug Blauer Enzian, Wagen-Nr. 1 fehlt, m. Beleuchtg. u. Besatzg. € 80; 1 BR 45 € 115; 1 BR 42 € 98. Brawa 0500 Klv 53 m. 2 Klam. Ladg. OVP € 115. Lux Modellb. 1 Staubs, 1 Schleifer € 98. Piko 1 BR 015 DR, Tender o. Motor, liegt bei € 75. Lima VT 08-113-604-5 € 105. Tel.: 0421/561676.

www.modelltom.com

www.baehnlewerkstatt.de

www.lokraritaetenstuebchen.de

MAGIGTRAIN von Fleischmann mit PLATTE 90 x 150 cm, 2 Schienenkreise mit 2 Weichen, 1 TRAFO, 2 Personenwag., 1 Güterwagen, 1 Dampflok. Alles in H0. Unter 036332/746326.

www.Feines-in-H0.de

Kleinserienmodelle Mikro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fineart, Weinert, M+F, Günther. US Brass Loks und Wagenliste von ilona.k@live.de.

www.jbmodellbahnservice.de

H0m Herr Pers.Zug + 1 Rollwg. 1 Wagen rot-beige geg. Gebot. H0e Lok Steinzer Zug, 6 Wagen € 120. H0e 3 4achs. Güterwg. € 40,–. H0m Lok 997508 3achs. € 50,–. Tel.: 0178/9333630.

www.kieskemper-shop.de

Verk. Roco Loks 62920. Gleichstrom CD 754 028–9 Diesel u. NORD3. 1192 Dampf, frz. Wechselstrom u. Brawa Diesellok V320 0331 dig. V320 001. Die Modelle sind unbespielt, alle in OVP. Gesamtzustand entspricht ladenneu. Preise VB. Tel.: 02261/24142. Ab 12:00 Uhr. Artikel-Nr. Dampflok oben: 68301 braune Farbgebung.

www.modelltechnik-ziegler.de

Verkaufe Roco SBB BR 460 € 90,–; SBB 63840 E-Lok BR 111-29 € 90,–; 62400 E-Lok SBB BR 10439 Ae36 € 130,–; 43507 E-Lok SBB BR BE 416 € 140,–; 43710 E-Lok BLS BR Ae 6/8 € 130,–. Alle Modelle mit DCC-Decoder. Ottenstreuer, Dr.-Rausch-Str. 7, 25774 Lehe. Tel.: 04882/603429.

www.zuz-modellbahn.com

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Roco ET 90 DB rot € 90,–; E-Lok BR E 0420 € 60,–; E 111 S-Bahn € 55,–; E 118028-0 € 70,–; BR E 116 € 70,–; 1x Behelfspackwg. € 15,–; TEE BR 601 7-tlg. € 180,–; 2x Reisezug-Wg. Deutsche Weinstr. 4-achs. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471.

www.menzels-lokschuppen.de

www.1000Loks.de

Verk. Flm. DB-Loks: 4155 € 99; 4081 € 89; 4070 € 89; 4805 BR 50 € 89; alle m. DCC-Dec. Trix 22705 BR 10 € 179; 22509 BR 92 € 69; 23996 Schneepfl. € 43. Roco 63050 BR ET 423 € 149; VT 70 mit DCC-Dec € 69; Panzerzug Roco 15-tlg., nur kpl., Ep. 4 Liliput Wien BR 62002 € 30. Märklin 46600 Wg.-Set Gaswagen Ep. 1 € 55. Alle OK + € 5 Ver. Tel.: 05132/5990554.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Achtung Sammler! Verkaufe hochwertige Trix-H0-Sammlung – Profi-Club-Modelle, limitierte Trix-Herpa-Zugpackungen, viele MHI-/Sondermodelle und komplette Zuggarnituren. Die Modelle sind unbespielt. Gesamtzustand einschließlich OVP entspricht ladenneu. Bitte Liste anfordern: asirius@t-online.de. 0176/56570426.

www.spiel-hobby-Hank.de

Verk. BR 86 E 11 € 40,–; V 130 € 35,–; V 100 2 Str. € 30,–; V 110 € 25,–; VT 70 € 25,–; E 69 ab € 15,– bis € 25,–; V 118 € 25,–; V 120 € 40,–; BR 86 € 30,–; BR 66002 € 40,–; V 200 € 30,–; Spender € 20,–; E 46 € 25,–; E 44 o.V. € 50,–; dto. 2 Motore, Gehäuse defekt € 25,–. Ro. V 215 € 45,–; BR 75 grün, Eta € 25,–; ES 499 € 25,–. Mä. V 200 € 30,–; V 216 € 50,–; V 100 € 50,–; V 260 € 50,–; E 63 € 40,–; VT 795 m. BW 40; BR 86 € 70,–; BR 81 € 40,–. Weiter gegen Liste. Garbisch, Tel.: 0345/8055946.

www.modellbahnshop-remscheid.de

Sammlungsauflösung! Verkaufe meine US-Dieselloks wg. Aufgabe des Hobbys komplett oder einzelne Loks. Alle Modelle superdetailed u. handpainted von Mainline Models aus Texas. Tel.: 0431/85483 oder fe.mausa@kielnet.net.

günstig: www.DAU-MODELL.de

Märklin alt D-Zug-Gep. Wg. m. Licht i. OVP Blech 4044, U. Blechnr. 4052DZugwg. m. Inneneinr. OVP, nie gef., nur Vitr. gg. Gebot ab € 29,– p. Wg. Mail: hartmut.duewel@web.de.

www.suchundfind-stuttgart.de

ALLE TIPPS ZU KLEINANZEIGEN

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de* Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte



AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: 08141/53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de



Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen **€ 5,–**

Privatanzeige bis 10 Zeilen **€ 10,–**

Privatanzeige bis 15 Zeilen **€ 15,–**

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______

☐ Abbuchung (nur Inland):

Konto-Nr. / Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag liegt als Scheck bei.

☐ Betrag liegt bar bei.

Keine Briefmarken senden!



Roco V 200027 € 70; BR 171128 DR € 100; V 232601-5 DR € 90. Piko VT 33106-2 rot 2-tlg. € 40. Flm. V 218306 € 80. Rivarossi No. 1352 BR 96022 DR € 150 neu. Tel.: 05321/25755.

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

www.Feines-in-Spur-N.de

Verk. Modelleisenbahn Spur N, Trix, Arnold usw. Gleichstrom analog, Loks ab € 20,–, Personenwaggons lang je € 6,–, Güterwaggons je € 4,–. Guter Zustand, Bochum. Tel.: 0234/230846.

Spur N: Brawa Diesellok BR 216/V 160 € 70,– und Fleischmann Dampflok BR 98812 € 50,–. Tel.: 0162/2012194.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Superangebot Kato N Coalporter UP-8Carset 3 St. je € 50,–; Container maxi IV 3Carset 4 St. je € 50,–; Dieselloks je € 50,–, ES 44AC, SD70ACE, SD-80MAE, AC4400CW, Foxvalley Atlas. Tel.: 0345/9499627. E-Mail: bnsf@web.de.

Verk. Tillig TT-Startset (500914) ICE 1 in Ursprungslackierung, Triebköpfe, 1 Mittelwagen, Zubeh. + dazug. Bordrestaurant (13783) unbesp. zus. € 170,–. Tel.: 02065/48134.

Modellbahn 2. Hand
An- und Verkauf von Modellbahnen aller Spuren und Größen: Sammlungen, Anlagen, Einzelstücke, Zubehör usw., Modellautos.
Jetzt auch **NEUWARE**.
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10.00–18.00 • Sa.: 10.00–14.00
Tel.: 07 31 / 6 02 64 91 • Fax: 07 31 / 61 99 17
www.modellbahn-ulm.de • Info@modellbahn-ulm.de
89073 Ulm • Herrenkellergasse 16



Lok-Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt
Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art Digitalumbauten
Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

Verkaufe wegen Modellbahnauflösung BR 56 BTTB und BR 92 Tillig zus. € 60,–; BR 38 pr. P 8 Jatt € 50,–; BR 01 alt Tillig € 50,–; BR 23 BTTB € 30,–; BR 35 Tillig € 50,–; BR 86 Tillig € 50,–; EDK mit Schutzwagen Rothe und Gleisstopfmaschine von Pmt zus. € 100,–. F. Volkmer, Kreyssigstr. 48, 14770 Brandenburg/Hav. Tel.: 03381/313137 (AB).

www.stoeberlaedele.de
Alles rund um die Spur N

VERKÄUFE
Fahrzeuge sonstige

Gut erhaltener AByl, Frist bis 30.07., Bundesbahn, für 10 T€ VB. DB-Jacken, Kl. Größen je € 10,–. H. Buch, 0151/14162378 oder 039453/631131.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.Feines-in-Spur-Z.de

Verkaufe H0-Zubehör: Stadthäuser von Faller, Kibri, Pola, Oberleitung Sommerfeldt, Signale Viessmann, Blockbausteine von Lauer, Preiser-Figuren, Automodelle. Listen kostenlos. H. Ottenstreuer, 25774 Lehe, Tel.: 04882-603429.

www.modellbahnzubehoer.at

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

www.Auhagen.de

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage



Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalsysteme
Märklin-Motorola und DCC!
Weichendecoder (4fach) ab € 21,90.
Rückmeldemod. (16fach) ab € 26,50.
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.ldt-infocenter.com
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel.: 04122 / 977 381
Fax: 04122 / 977 382

Es gibt Firmen, da können Sie kaufen was im Prospekt abgedruckt wurde und dann wars das auch schon – das kennen Sie doch sicherlich auch. Bei mir ist das anders. Ich bin keine „Firma" und mein Schreiner hat eine „normale" Werkstatt und fertigt auch Sonderwünsche an. Meinem Schreiner machts richtig Spaß, mit mir zusammen Sonderwünsche zu erfüllen. Ich habe bis jetzt fast 500 Stück Sondervitrinen ausgeliefert. Sie brauchen mir nur zu schreiben, welchen Platz Sie für eine Vitrine zur Verfügung haben und für welche Spur die Vitrine sein soll, dann mache ich Ihnen unverbindlich und kostenlos ein Angebot mit Preisen. Dazu müssen Sie mit **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** Verbindung aufnehmen und keine Scheu haben Ihre Vorstellung mir mitzuteilen. Sehen Sie mal wieviel Platz Sie für eine Vitrine benötigen.

www.jordan-modellbau.de

www.modellbahnservice-dr.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Aus Sammler-Nachlass: **Märklin magazin** 1983–2008 lückenlos, in Spezialordnern bzw. Schubern. **Lok-Magazin** Heft 1/1962–213/1998 gebunden, ab 1/1999–4/2009 in Schubern, lückenlos. **Modelleisenbahner** 11/1982–02/2009 mit Lücken, ungebunden. Außerdem div. Hefte **Eisenbahn-Revue, Eisenbahn-Journal, Eisenbahn-Kurier**. Alles in sehr gutem Zustand. Selbstabholung. Region Bonn. Preis VB. Tel.: 0228/646554.

www.bahnbuch.de

Biete von Karl Ernst Mädel: Geliebte Dampflok, Giganten der Schiene, Weite Welt des Schienenstrangs, zusam. € 100,– und Eisenbahndreieck Distelrasen für € 100,– plus Porto. Tel.: 030/6942118.

Ha0 -HartmannOriginal
Modellbeschriftungen
Papier-, Kartonschilder,
Naßschiebebilder (Decals)
- weiß - gold - silber - farbig -
TT - H0 - 0 - I - II - LGB
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax: 03 52 05/7 54 09

Eisenb.-Geschichte kpl. 4 Jahrg. Nr. 1/2003–22/2007 je € 2,50; Wolfg. Messerschmidt Die P 8 € 3,–; Eisenb.-Kurier Spez. Nr. 14 40 J. DB, Nr. 16 Schienenbusse DB, Nr. 17 Museumsb. in Deutschland je € 3,–; Einzelh. Eisenb.-Kurier Nr. 5/85, 8/84, 9/89, 10/89, 2/90, 4/90, 9/90, 2/91 je € 2,–; Eisenb.-Illustr. 11/95 € 1,–; Modelleisenbahner 01/07 € 1,–. Verk. zzgl. Versandkosten. Martin Werning, 33829 Borgholzhausen, Tel.: 05425/1887 (tägl. ab 18.30 Uhr).

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

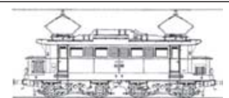
Mehr als 200 Eisenbahnbücher und Zeitschriften. DR und DB, Privatbahnen, Kursbücher. Schweden und Finnland, viel Dänemark. Benelux und Frankreich, Österreich und Schweiz. Liste per E-Mail von rolf.loettgers@gmail.com.

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

Modelleisenbahner Jhg. 2006–2009 abzugeben, Abholung in Leipzig, € 10,– pro Jahrgang, keine Einzelhefte. Tel.: 0160/96826896.

stangel MODELLBAHNBAU
www.stangel.pl
Gebäudemodelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

Züge & Zubehör
Trains & Accessoires
Bahnhofstr. 9 • 85567 Grafing b. München
Tel.: 08092/85194-25 • Fax: 08092/85194-26
info@zuz-modellbahn.com
www.zuz-modellbahn.com



Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 10–13.30 Uhr u. 14.30–18 Uhr
Sa. 9.30–13.30 Uhr
Ihr Modelleisenbahn-Fachgeschäft in Grafing b. München
ca. 150 m vom Bhf (S4) entfernt, Richtung/Nähe Marktplatz

Große Russland-Sammlung abzugeben: Literatur in verschiedenen Sprachen, Kursbücher, Zeitschriften, Schilder etc. Liste bei: jogloeckner@yahoo.de.

Biete Modelleisenbahner Jahrgang 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003. Uwe Pfützenrenter. Tel.: 0174/1698312. E-Mail: uwe.pf65@web.de.

www.bahnundbuch.de

175 Jahre Eisenbahnen in Österreich! Der ausführliche Film über diese IGE/SWR-ER Tour vom 18.–25.08.12 ist als 3teiler fertig und kann wie viele andere Filme gern bestellt werden. Alle Filme sind Eigenproduktionen – keine Verwendung von Fernsehmaterial! Kontakt: Andreas Richter, Fax: 0371/8081336, mobil 0172/3666774 Mo–Fr ab 16 Uhr, Sa+So 9–20 Uhr, E-Mail: bahn.andi@gmx.de.

VERKÄUFE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Verkaufe Wiking-Katalog 1957 in sehr gutem Zustand gegen Gebot. Tel.: 0177/3402508.

Anzeigencoupon zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

Verkaufe den Modelleisenbahner der Jahrgänge 1970 bis 2010, Modellbahnschule Nr. 1–24, Eisenbahn-Modellbahn-Magazine. Tel.: 03931/214903.

VERKÄUFE
Fanartikel

Original-Lokschilder zur Abgabe: 01 1090 HG + BMAG-Alurahmenfabrik Schild, 82 018 GMXG + Krupp-Messingfabrikschild. Suche Original E 03-Schild. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 06-13-01 an die VGBahn Anzeigenabteilung.

GESUCHE
Dies + Das

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Lokomotivschilder. Sammler sucht Lokomotivschilder. Faire Preise garantiert. Lokschilder@gmail.com. Tel.: 0175/5060176.

H0-Modellbahn-Sammlung und -Anlagen in Gleichstrom gesucht, gerne sehr umfangreich – faire, diskrete Abwicklung, Barzahlung, Abholung. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/4659115, Fax: 03212/1365334, mobil 0160/3345830.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Ich suche Ihre Modellbahnsammlung in den Spurweiten N, H0, H0e, 0 und LGB. Gerne auch umfangreich. Lok- und Wagenbausätze, Kleinserien, Handarbeitsmodelle usw. Angebote bitte an: Tel.: 07245/8603400, oder 0179/5155612, Fax: 07245/8603402. Vielen Dank.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Lokschilder und alles von der großen Eisenbahn. Angebote an F. Segebarth, Tel.: 0385/2004211, Fax: 0385/2004212 oder 0151/27578073, Mail: frank@mec-wismar.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche Spur 0, 1, LGB 06047-977440, hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf Ihren Anruf.

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

US-3-Leiter-Spur 0 gebraucht. Dampfloks mit Geräuschelektronik/auch nur Geräuschelektronik MTH bis Proto3, Lionel Trainsunds, K-line, Williams True Blast. Bevorzugt: 4-6-2/4 (2C1). Tel.: 09721/4760887 (auch Fax) oder E-Mail: k-p@kabelmail.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

LGB und Echtdampf von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Bemo H0m, Hochleistungslok Ge 4/4 III-b52, Lenzerheide 652 # 1259 142, nur betriebsfähige Loks erwünscht. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 08-13-01 an die VGBahn-Anzeigenabteilung.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Literatur und Filme für Eisenbahn-Fans. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Suche Atlas-H0 US-Diesellok HH 600/660. Tel.: 089/169873.

Suche Fleischmann H0-Hakenkupplung Nr. 5050 Postwagen, 5219 Flachwg., 5520 Großraum-Selbstentladewagen, kein Schrott. Tel.: 0160/3771316.

Suche größere Modelleisenbahn, Sammlung o. Anlage, Spur H0, N, Z, 1, ggfls. auch Abbau, Modellautos. Tel.: 06023/993291, 0151/62641557.

Suche von Piko/H0: Jubiläums-Set „S-Bahn Leipzig“ (1999). Thomas Kuhlendahl, Königsberger Str. 22a, 27711 Osterholz-Scharmbeck.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Ankauf v. Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Sammlungen oder Geschäftsauflösungen werden bevorzugt. Seriöse Abwicklung sowie Barzahlung wird garantiert. Bitte nur neu- oder neuwertige Modelle in OVP anbieten. Tel.: 06722/9949910 oder 0172/2020433.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

H0-Modellbahn-Sammlung und -Anlagen in Gleichstrom gesucht, gerne sehr umfangreich – faire, diskrete Abwicklung, Barzahlung, Abholung. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/4659115, Fax: 03212/1365334, mobil 0160/3345830.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco, Fleischmann, Liliput, Trix Sammlung gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ich suche Modellbahnsammlungen der Spurweiten H0 und H0e. Auch Lok- und Wagenbausätze, Kleinserien, Handarbeitsmodelle usw. Gerne auch umfangreich. Angebote bitte an: Tel.: 07245/8603400, oder 0179/5155612, Fax: 07245/8603402. Vielen Dank.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche H0 Roco Fleischmann 06047-977440, hfrankrichter@t-online.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Tipps und Tricks für Modellbahner Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

TT, N, Z von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Tel.: 0341/4613285.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche Ersatzteile, Reste von der Rokal TT Eisenbahn wie defekte Loks + Wagen. Tel.: 06788/7068.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche DVD „Dampfwolken über Osteuropa, Teil 2"/Folge 513. Tel.: 05101/585411.

GESUCHE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Suche aktuellen Katalog für Berufskleidung (Lokführer). Adresse von Herstellerfirma, etc. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 08-13-02 an die VG-Bahn Anzeigenabteilung.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Industriebahnhof Halle-Turmstr. bis MAFA-Fotos, Dias, Filme, Videos, Pläne gesucht für den Nachbau in Spur TT, bitte alles anbieten unter E-Mail: ttbahn@gmail.com.

GESUCHE
Fanartikel

Kaufe Bahnuniformen 1850–1945, kein DB/DDR. Suche auch Militärische Uniformen, Helme, Orden, Säbel usw. 1800–1945, gute Bezahlung. Tausch gegen altes Märklin-Roco-Material möglich (vor 1945). Tel.: 07385/966884 (abends).

Su. orig. Loksch. DR BR500022•0037 •096•3576•3671•3700•3701•3702•3703 •3704•3705•3706•3707•3708•4044•406 6•4077•2652•BR52•092•304•325•444•5 02•568•626•8033•8054. 036622/71666.

SONSTIGES

www.puerner.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

www.menzels-lokschuppen.de

Bei einem Einbruch in Potsdam wurde folgendes gestohlen (alles TT): Roco BR 02, Beckmann BR 95, Beckmann Wismarer TW, Gützold BR 24, Kosse VT 186 + Bw, Kress BR 173, Kühn CD 750, Tillig Speisewagen Y + Speisewagen Reko + VT 137, alle Fahrzeuge ohne OVP. Hinweise unter schumann@bbiges.de oder 0178/9398811.

www.kieskemper-shop.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Einfamilienhaus mit großem Grundstück und Modelleisenbahn zu verkaufen, 51570 Windeck-Rosbach, zentrale Ortslage, S-Bahn-Station, 1500 qm Grundstück mit Garage und Nebengebäuden, 5 Zimmer, 2 Bäder, 1 Terrasse, Hobbykeller mit Modelleisenbahn. Tel.: 089/5704126.

www.modellbahnen-berlin.de

100 Jahre bad. Höllentalbahn, Fahrzeugausstellung in Titisee. Wer hat im Mai 1987 die Überführungsfahrt der Ausstellungsfahrzeuge über die bad. Schwarzwaldbahn mit einem braunen VW-Käfer verfolgt und hierbei Filmaufnahmen gemacht? Oder wer weiss etwas darüber? Tel.: 06063/578126 oder 0175/4891669 oder bebbeler@t-online.de.

Eisenbahn- u. Modelleisenbahnfilme im Internet: http://www.youtube.de/user/Hornhausen.

URLAUB
Reisen, Touristik

www.fewo-wildfeuer.de

Vermiete FeWo (30,– € am Tag) an der Weißeritztalbahn „Talsperre Malter". Günstig gelegen, auch für Ausflüge in die „Sächsische Schweiz" und das Osterzgebirge. Näheres bei Google unter „Lämmergrund". Fam. Franke Tel.: 0151/57708104.

Fahrt in den Süden? Machen Sie Pause. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Märklintage 2013 – 14./15.9.2013, Pendelfahrten Geislinger Steige und Zubringerzug von Stuttgart und Plochingen mit historischem ET 25. Info: www.roteheuler.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Ferienhaus: Verbringen Sie Ihren Urlaub im ehemaligen Bahnwärterhäuschen auf der Strecke Stuttgart–Würzburg bei km 138,5, da wo das Liebliche Taubertal auf die Region Mainfranken trifft. Weitere Info unter www.ferienhaus-tschutschu.de oder 09347/1282 (ab 17 Uhr).

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

Wernigerode – Harz – zum Brocken
4 x Übernachtung im Doppelzimmer inkl. Frühstück
4 x Halbpension – 3 Gänge Menü oder Buffet
1 x Hin- und Rückfahrt mit der HSB zum Brocken
1 x Kaffee und Kuchen bei uns im Haus
kostenfreie Nutzung der Buslinien im gesamten LK Harz
Preis pro Person im DZ € 195,– • im EZ € 235,–
Harzpension Familie Mann
Mühlental 76 • 38855 Wernigerode
Tel.: 03943/501127 • Fax: 03943/501348
www.harzpension-mann.de • mail@harzpension-mann.de

Modellbahnmarkt Hannover
18. Aug.
Blumengroßmarkt in Sehnde-Höver, Ahlter Feld 1
OVGmbH, Postfach 1105, 48607 Ochtrup
Tel.: 02553-98773 www.bv-messen.de

Vom Pazifik auf die Anden: Kleingruppe hat Plätze frei für **Ecuador-Rundreise** vorwiegend mit rekonstruierter Eisenbahn. Info 0271/76201 oder 0163/6835783.

Kl. Ferienhaus, 2–3 P. + FeWo bis 4 P. ab € 35,–/Tag, 18 km v. Schwerin, Wald- + Wassernähe, gr. H0-Anlage im Bau, 600 mm Feldbahn vorh. Tel.: 03861/301865 o. 0172/3114938.

Braunlage/Oberharz: schöne 3-Zi.-FeWo m. Balkon, sep. Küche, 70 m², bis 5 Pers., ruhige Lage, Wanderwege/Loipen am Haus, € 39,–/Tag + Endreinigung. Tel.: 02556/997625.

Ferien mit der Konus-Gästekarte = kostenlose Fahrt im ÖPNV im gesamten Schwarzwald: Bräunlingen, ruhige FeWo im Gebiet der Höllental-, Dreiseen- und Schwarzwaldbahn. Ab € 28,–/Tag, NR, TV, Internet, Tiere erlaubt, viele Ausflugsmöglichkeiten. Tel.: 0771/61307, E-Mail: swfitzner@freenet.de, Hausprospekt anfordern, www.fewofitzner.de.

Marienberg OT Satzung, Gaststätte und Pension Erbgericht, Zimmer mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 19,50/Pers., Speisen von € 4,50 bis € 7,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 30 Jahre www.adler-maerkte.de
SOMMERPAUSE
24.06. - 31.08.2013
WIR WÜNSCHEN EINE GUTE ZEIT
ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Sellin/Rügen, Ferienwohnung mit Balkon, direkt an der Strecke des „Rasenden Rolands“, nur ca. 500 m bis zum Bahnhof und zum Strand. Tel.: 04371/8800890, www.villa-seeluft.de

Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., neu hergerichtet, ebenerdig, keine Stufen, Terrasse, Strandkorb. 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, 04931/13399.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Urlaub im Erzgebirge f. Dampflokfans, FeWo i. Cranzahl n. Oberwiesenthal, 200 m z. Bahnhof m. Kleinspurbahn + DB, Kü., Bad, TV, 2 Pers. € 35,–/Ün. Tel.: 037342/209354.

Termine
Modellbahnveranstaltungen
14. Juli Haltern, Seestadthalle
21. Juli Kamp-Lintfort, Stadthalle
28. Juli Bremen, Messe Halle 4 (Foyer)
04. Aug Castrop-Rauxel, Europahalle
11. Aug Osnabrück, Halle Gartlage
OVGmbH, Postfach 1105, 48607 Ochtrup
Tel.: 02553-98773 www.bv-messen.de

Große TT-Messe
Publikumsmesse des AKTT
Lößnitz, 31.08/01.09.2013
TT-Modellbahnausstellung und TT-Markt-Präsentation in der:
Erzgebirgshalle
Samstag 10.00 bis 17.30 Uhr, Sonntag 10.00 bis 16.30 Uhr
AKTT e.V.
Info: Tel. 03462/210482 • www.aktt.de

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

04.08.: Modellbahnbörse im Straßenbahnhof Angerbrücke, 04177 Leipzig, Jahnallee 56. Info: 034205/423077.

CAM-Modellauto-, Eisenbahn- und Spielzeugbörsen. 10.08.: 20259 Hamburg, Hamburghaus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12, 12–16 Uhr. 18.08.: 21423 Winsen Luhe, Rathausstr. (bei der Kirche), auf dem Oldtimer-Markt. Info-Tel.: 040/6482273, www.camev-online.de.

www.star-maerkte-team.de

25.08.: Der MBC Zwickau e.V. lädt zum Zwicker Modellbahn- Auto- und Spielzugtauschmarkt im „Haus der Modellbahn“, Crimmitschauer Str. 16, 08056 Zwickau ein. Öffnungszeiten von 09–14 Uhr. Modellbahnclub Zwickau e.V., www.mbc-zwickau.de.

Traincontroller™
Anfänger-Seminare 2013

28. & 29. Sept.	Dortmund
9. & 10. Nov.	Kaufering
23. & 24. Nov.	Königstein
30. Nov. & 1. Dez.	Holzminden

Details und Anmeldung: “Aktuelles / Termine” unter www.miniaturelbtalbahn.de

Modellbahnbörsen
21.07 Frankfurt-Höchst
Jahrhunderthalle, Pfaffenwiese 301, 65929 Frankfurt
18.08. Karben
Bürgerzentrum, Rathausplatz 1, 61184 Karben
15.09. Mörfelden
Bürgerhaus, Westendstr. 60, 64546 Mörfelden
Eintritt € 3,–
Öffnungszeiten: 10–15.30 Uhr
Lebenspartner und/oder Kinder in Begleitung: Eintritt frei
www.evers-modellbahnboerse.de
Kontakt: H. Evers • Am Kronberger Hang 3 • 65824 Schwalbach
Tel.: 0173/6741940 • eversh@web.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

14. Juli	**44 Bochum-Wattensch.,**	Gänsereiterhalle, Wattenscheider Hellweg 272
21. Juli	**58 Schwerte,**	Stadtmitte/Rohrmeisterei, Ruhrstr. 20

10. + 11. August 10–18 Uhr
"Die Floh": Riesen Hallen-Messe im Wunderland Kalkar, Trödel • Antik • Spielzeug etc. Über 6000 m² neue Hanse-Halle, Griether Str. 110–120. Supergünstige Händlerpreise, aufgebaute Stände, Besuchermassen aus D + NL!

18. Aug.	**45 Hattingen,**	Industrie-Museum, Henrichshütte
25. Aug.	**33 Kaunitz-Verl,**	Ostwestfalenhalle, 10–16 Uhr
25. Aug.	**58 Schwerte,**	Freischütz, Härderstr.

Wenn nicht anders angegeben, alle Märkte von 11–15 Uhr

Jomo’s Team 0231/4960981, Fax: 4960980
0172/9544662

Bahngenießerreisen

15. – 22.09. Sonnenuntergang in den Alpen
Mit atemberaubenden Bergbahnen auf die Gipfel

03. – 12.10. Faszinierende Wassertalbahn
Waldbahnabenteuer Ungarn–Rumänien

19. – 26.10. Eisenbahnkulturreise Bulgarien
Im Sonderzug durch Bulgarien und im Dampfzug auf der Rhodopenbahn



Bahnreisen Sutter • Tel. 07652/917581
eisen@bahnen.info • www.bahnen.info



Kurvenreich: Die rundliche Dame macht im eleganten, weiten Gleisbogen sogar in dieser missglückten Farbgebung eine gute Figur.

Der Bau eines einfachen Streckenmoduls könnte für einige Modellbahner ein maßgeschneidertes Projekt für den Wiedereinstieg ins aktive Hobby sein. Elvis Müller beschreibt den Bau Schritt für Schritt.

Kleine Brücke, große Wirkung

Alle Rahmenteile bestehen aus 10 mm dickem Sperrholz. Die Holzarten Pappel oder Gabun (Tropenholz) sind hierfür geeignet und günstig zu bekommen. Wichtig ist eine einwandfreie, unverzogene Qualität. Kanthölzer im passenden Winkel sorgen für Stabilität und erleichtern die Montage der Eckverbindungen, die verleimt und zusätzlich verschraubt werden.

Für das Anzeichnen des Trassenbogens ist ein selbstgebauter Zirkel aus Holzleisten hilfreich. Da der Kreismittelpunkt deutlich außerhalb des Rahmens liegt, muss man sich eine Hilfskonstruktion anfertigen. Möglich ist auch das Vorzeichnen auf einem großen Bogen Papier. Schrauben und Holzleim fixieren die Trasse direkt auf dem Rahmen. Dadurch ergibt sich auch die einfach gehaltene Form der Modulübergänge, wie sie bei vielen Modul-Nor-

men mittlerweile üblich ist. Zusätzliche Klötze stabilisieren wieder die Verbindung der Trasse mit dem Rahmen.

Für die richtige Höhe und Form der Gleisbettung sorgen Korkstreifen mit 3-mm-Stärke. Die Streifen werden mit Pattex verklebt, dabei ist auf gute Lüftung zu achten! Ein Tapetenroller erzeugt den Druck für eine feste Verklebung. Die Straßenunterführung erfordert jedoch eine Lücke in der soeben fertig, gestellten Gleistrasse. Zwei Schnitte mit der Japansäge besorgen den Platz für die Brückenkonstruktion. Passend gesägte und verleimte Holzteile bilden die Basis für die Nachbildung eines Beton-Bauwerks. Die Brückenwiderlager werden mit den Trassenbrettern für Bahn und Straße verleimt.

Vor dem Einfärben bekommen die Holzteile eine „Beton"-Struktur. Dazu tupft man mit einem Pinsel Holzleim auf die Flächen, bis dieser fast trocken ist. Dadurch bildet sich eine feine Maserung in dem sonst recht körperlosen Kleber. Für die Grundierung eignet sich hellgraue Abtönfarbe, leicht verdünnt mit etwas Wasser. Es ist stets besser, zwei Schichten aufzutragen anstelle einer einzelnen. Zu dicke Farbe schmiert sonst die Struktur wieder zu.

Trägermaterial für die weitere Geländegestaltung ist Aluminium-Fliegengitter, das sich mit dem Tacker einfach auf dem Rahmen befestigen lässt. Weniger gut erreichbare Stellen können besser mit der Heißklebepistole fixiert werden. Auch die Befestigung an dünnem Holz oder auch der Alugitter untereinander gelingt damit leicht.

Zunächst etwas Straßenbau

Auch für die Straße hilft die Tupftechnik: Mit einem flach abgeschnittenen, runden Borstenpinsel wird dunkelgraue Abtönfarbe aufgetragen. Auch hier entsteht durch das Tupfen eine realistische Nachbildung der Straßenoberfläche. Nach dem Trocknen der ersten Schicht sollte eine zweite aufgetragen werden, um eine ausreichende Deckung zu erhalten. Ist die Grundierung getrocknet, kann die Straße patiniert werden. Ein wenig Weiß mit etwas Beige vermischt ergibt den passenden Farbton. Der flache Borstenpinsel darf nur sehr wenig Farbe enthalten, am besten sollte man ihn auf einer Zeitung fast trocken wischen. Dann werden zunächst die Spurrillen nachgezogen. Anschließend kann die gesamte Fläche gra-

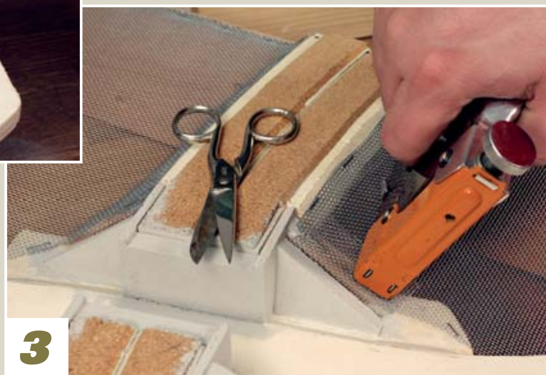

1

Am Anfang war das Holz: Exakt rechtwinklig zugeschnittene Sperrholzplatten bilden den Modulrahmen. Verstärkungsklötze in den Ecken sorgen für Stabilität. Das Trassenbrett ist mit dem Rahmen verleimt und verschraubt.



2

Nach dem Schnitt: In die eingesägte Unterbrechung des Trassenbretts wird die Brückenkonstruktion gesetzt. Die Sperrholzteile bilden die Betonkonstruktion mit Widerlagern und Flügelmauern nach.


3

Vor dem Gips: Die Grundlage der Geländehaut besteht aus Fliegengitter, das passend zugeschnitten und einfach an der Holzkonstruktion festgetackert wird.



4

Der Maler kommt: Für die Farbgebung der Brückenteile eignen sich wasserverdünnbare Farben am besten. Zunächst wird die Grundierung in hellem Grau aufgetragen.

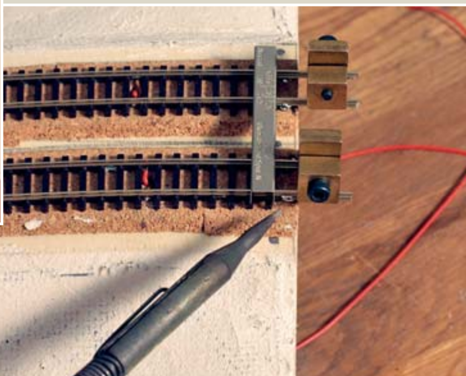

5

Schmutz muss sein: Die Betonteile der Brücke sehen nur realistisch aus, wenn die Spuren der Witterung und des Betriebs sichtbar sind.



Gute Führung: Die doppelgleisige Strecke wirkt nur gut, wenn die Gleislage auf den Zehntelmillimeter exakt ist. Diverse Maßlehren helfen bei der Ausrichtung und Fixierung der Gleise.

Achillesferse: Die Modulübergänge auf Stoß haben sich bewährt. Voraussetzung ist die maßgenaue Gleislage. Die Schienenprofile werden auf Messingschrauben gelötet.





Luftpinsel: Mit Airbrush gelingt eine einheitliche Grundfärbung der Gleise. Die Schienenprofile können anschließend per Hand und Pinsel (rost-)braun nachkoloriert werden.

Vor der Ansaat: Mit dem Borstenpinsel werden die Stellen vorgegeben, auf denen höheres Gras sprießen soll. Etwas unregelmäßig darf es dabei sein.





Masterarbeit: Die Begrünung mit dem Elektrostaten hat sich mittlerweile zum guten Standard entwickelt. Gräser und Kräuter wachsen nun mal mehr oder weniger senkrecht ins Licht.

Zeit zum Innehalten: Das Gröbste ist geschafft, die Landschaft zeigt sich in ihrer Grundstruktur. Nun kommen die Details an die Reihe.



niert werden. Je nach gewünschtem Alterungsgrad der Straße können noch Pulverfarben und dunkle Lasuren zum Einsatz kommen. Mit einer Lasur aus Schwarz, etwas Lederbraun und reichlich Verdünnung entsteht auch die Patina der Betonteile. Auch hier sorgen Pulverfarben für weitere dezente Verwitterungsspuren.

Bei Modulen ist die exakte Höhen- und Seitenlage der Gleise an den Modulübergängen wichtig. Um das zu gewährleisten, gibt es passende Spur- und Montagelehren. So kann die Gleisposition auch im Bogen sauber eingehalten werden. Bewährt hat sich die Befestigung der Gleisenden mit Lötstützpunkten. Die Schienenprofile werden dazu zum Beispiel auf vorher eingelassene Messingschrauben gelötet. Wichtig ist das maßgenaue Ablängen der Profile mit einem watenfreien Seitenschneider oder einer Mini-Trennscheibe. Die Profile dürfen nicht über den Rahmen hinaus stehen. Andererseits sollte die Gleislücke auch nicht zu groß geraten, 0,5 mm Abstand zur Kante sind ideal. Der Entgleisungssicherheit kommt es zugute, wenn die Innenseiten und Laufflächen der Schienenprofile mit der Schlüsselfeile etwas abgeschrägt werden.

Ackerbau und Landschaftsgärtnern

Die Struktur des Ackerbodens bildet man mit Acrylmasse, mittels einer Zahnspachtel aufgezogen, nach. Meist ergibt sich durch die Ackerbearbeitung eine typische Musterung der Flächen, die auch leicht variiert. Eine gute Nachbildung der Erde gelingt mit echtem, sterilisierten und gesiebten Humus. Die Ackerfarben variieren je nach Region und Geologie sehr stark, die passende Farbmischung hängt daher von der nachgebildeten Vorbildsituation ab.

Acker- und Wegraine sowie die Wiesenflächen erhalten eine Grundbehandlung mit Sand, Erde und Turf. Uniformität ist hier unerwünscht, der Untergrund darf ruhig durchwachsen und fleckig sein. Für höhere Vegetationsschichten werden mit Grasleim einzelne Kleberpunkte möglichst zufällig gesetzt. Der Untergrund ist dabei immer noch gut zu sehen, die Kleberschicht sollte nicht deckend sein.

Dann werden mit dem elektrostatischen Begrasungsgerät zunächst kurze Grasfasern in mehreren Durchgängen aufgebracht. So entsteht ein lebhafter, durch-

wachsener Bewuchs, wie er im Nahbereich der Bahn oft zu finden ist. Für die Grasbüschel am Bahndamm und in den Unkrautstreifen werden die Fasern mit 4,5 mm Länge verwendet. Die Technik der Begrünung ist dieselbe, unregelmäßige Kleberpunkte werden auf die bereits begrünten, trockenen Flächen gesetzt.

Ob der Schotter vor oder nach dem Begrünen aufgebracht wird, ist eine Sache der persönlichen Vorlieben. In beiden Fällen ist die Verarbeitung dieselbe. Mit einem flachen Borstenpinsel wird der trockene Schotter zwischen den Schwellen verteilt. Die Schwellen sollten zum Schluss völlig frei sein, störende Steinchen lassen sich mit einem abgeschnittenen Haarpinsel von den Schwellen kehren. Mit etwas Übung und Feingefühl in den Fingerkuppen entsteht die typische Form des Schotterbetts mit Absenkung in der Mitte und Anhäufung beidseitig des Gleises.

Damit der Leim gut in den Schotter einziehen kann, wird zunächst ein Netzmittel aufgenebelt. Eine Kunststoff-Pipette leistet gute Dienste beim Aufträufeln eines nach der Trocknung noch flexibel bleibenden Schotterklebers. Dieser sollte das gesamte Schotterbett gut durchdringen.

Die Gleispatina entsteht durch Aufbringen einer rostroten Holzlasur. Dazu mischt man die Farben Teak und Nussbaum und verdünnt das Gebräu sehr stark mit Spiritus oder Netzmittel. Die Lasur kann dann, beginnend an den Schienenprofilen, aufgebracht werden. Aber Vorsicht, schnell hat man zu viel gefärbt und es entsteht ein unnatürlich roter Farbton.

Masten und Geländer aus Messing

Typisch für die Bahnstrecken früherer Epochen sind die Telegrafenmasten. Diese gibt es von Weinert als Messingbausatz. Mit etwas Flussmittel und nur sehr wenig Lötzinn können die Masten zusammengesetzt werden. Vor dem Einfärben sollten die Masten mit Spiritus gereinigt werden. Dann kann die Farbgebung erfolgen: Dunkelbraun für die Masten, Schwarz für die Ausleger. Die weißen Keramikisolatoren sind ein Detail, das man nicht vergessen sollte. Ein feiner Pinsel und etwas weiße Farbe genügen, um die abgesetzten Teile hervorzuheben. Die Masten lassen sich einfach platzieren. Ein 1,2-mm-Bohrer in einem Stiftenklöbchen leistet hier gute Dienste. Sitzen die Masten nicht stramm genug, hilft ein kleiner Tropfen Sekundenkleber. Mit dem selben Kleber wird auch das zuvor grau lackierte Messinggeländer an der Beton-Unterführung befestigt. Der Bohrer ist hier mit 0,8 mm etwas feiner. Um den Kleber genau an die Löcher zu bugsieren, ist ein Stück Draht hilfreich. Das vordere Ende ist etwas bearbeitet und mit einer Riffelung versehen. So bleibt mehr Kleber am Draht hängen.

Fertig ist das Modul. Alle Maßangaben im Text gelten für die Baugröße N. Die Hersteller und Bezugsquellen für die verwendeten Materialien nennen wir Ihnen gerne auf Anfrage. □ *Elvis Müller/abp*



Kontemplativ: Zum Schottern braucht man eine ruhige Hand und etwas Geduld. Mit Pinsel und Fingerkuppen werden die Körnchen drapiert.



Der Gärtner kommt: Sträucher und Bäume finden da Platz, wo Landwirtschaft und Verkehr noch Flächen übrig gelassen haben. Trotzdem benötigt man Unmengen von Grünzeug.



Aus Messing: Feine Telegrafenmasten hat Weinert im Programm. Die gelöteten Teile bekommen ihre Farbe ab.



Ton in Ton: Vieles entlang der Bahn zeigt sich in diversen Grautönen. Auch das feine Messing-Brückengeländer wird gräulich besprüht.

FOTOS: ELVIS MÜLLER



Letzte Handgriffe: Mit den Stiftenklöbchen werden die Löcher zur Geländermontage gesetzt. Eine Drahtspitze dosiert den Sekundenkleber.

AUS DER IDEENKISTE

Tischdecken gekonnt erstellt

Auch Modelltische können farbenfroh mit einer Tischdecke verziert werden. Dazu verwende ich immer Isolierband, worauf ich die Tischfläche fest andrücke und dann mit einem Skalpell zuschneide. Das Ergebnis sieht genauso aus wie die auch in Biergärten verwendeten Plastiktischdecken. Ich bin darauf gekommen, weil mich die verrußten Tische aus einem Faller-Bausatz sehr geärgert hatten. *Dietmar Hein*

Oberleitungsreinigungswagen

Nicht nur Schienen müssen regelmäßig gereinigt werden.

Da meine alten Märklin-Oberleitungen gerade nach ganz langen Pausen manchmal leichte Oxidation oder Patina ansetzen, habe ich mir einen sehr praktischen Wagen entwickelt, mit dem ich wunderbar meine Oberleitung an allen unzugänglichen Streckenteilen unfallfrei aufpoliere.

Zunächst zieht ein Zug ohne Oberleitung diesen Wagen durch die entsprechende Strecke. Danach ist alles topp. Dafür habe ich einen alten ausgedienten Märklin Schwerlastwagen (Artikelnummer 4617 oder 4618) genommen. Dieser ist wirklich schön schwer und hat tolle Fahreigenschaften. Natürlich haben Fleischmann und TRIX Express ähnliche Schwerlastwagen auf den Markt gebracht. Aus einem alten ausgedienten Autoscheibenwischer habe ich mir einen beweglich gelagerten Auslegerarm gearbeitet. Er wird asymmetrisch montiert, so dass der Reinigungsarm immer wippend gelagert nach oben ausgerichtet bleibt. Die Halterung hierfür stammte von einer ausgedienten einfachen Lore. Die Demontage ist einfach. Die eigentliche Arbeit am Ausleger verrichtet ein halbierter Korken, der mit feinem Schmirgelpapier beklebt ist. Durch die Rundung des Korkens liegt die Abriebfläche immer gleichermaßen perfekt an der Oberleitung. Im Arbeitsbetrieb funktioniert die Oberleitungsreinigung einwandfrei. Der Korken sollte exakt über der mittleren Achse eines Drehschemels sitzen. Mein Wagen funktioniert im Arbeitsbetrieb vorwärts und rückwärts. *Frank Baumgart*



FOTO: FRANK BAUMGART

Der Reinigungswagen für Oberleitungen aus der Werkstatt von Frank Baumgart funktioniert tadellos.

Stationsschilder

Bahnhofsschilder prägen das Bild der Bahnhöfe gerade auch auf Modellbahnanlagen.

Es gibt kaum eine Modelleisenbahn, die authentische Stationsschilder besitzt. Meist stimmen weder die Größe noch die Schriftart mit einem möglichen Vorbildschild überein. Die unterschiedlichen Bahngesellschaften haben im Lauf der Zeit verschiedene Typen von Schildern entwickelt. Für die Länderbahnzeit eignet sich oftmals die „DIN-Engschrift". Für die Zeit in den 1930er- und 40er-Jahren kommt man mit einer „Fetten Frakturschrift" oder der Fraktur „Tannenberg" zurecht. Die „Univers Extra Condensed" oder die „Helvetica Ultra Compressed" beziehungsweise eine „DIN Engschrift" sind dann für Schilder der 30er- bis 50er-Jahre zu nutzen. Bei diesen Schriften sollte die Standardschrifthöhe, nicht die Schriftgröße, auf 120 Prozent gebracht werden, damit das Ergebnis den Vorbildschildern nahe kommt. Ab den 60er-Jahren passt die Schrift „Futura Regular" und für neuere Bahnhofsschilder sind je nach Bahngesellschaft die „Helvetica Bold" und für ganz neue Schilder die Schrift „Humana 777" geeignet. Das emaillierte Ausssehen der kleinen Ortsangaben lässt sich übrigens leicht mit Uhu-Alleskleber nachstellen, der einfach mit dem Finger über das jeweilige Schild gestrichen wird. *Raphael Otto*



FOTO: RAPHAEL OTTO

Auch beim Vorbild gibt es „falsche" Bahnhofschilder, wie dieses Foto beweist.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Bemo folgt dem Trend: Die Uhinger liefern nun auch digitale Lokomotiven mit Soundbaustein.

Es werde Sound

Das Modell der Ge 4/4 III hat in den vergangenen Jahren in zahlreichen Varianten unter Beweis gestellt, dass es modernen Modellbahnkriterien vollauf genügt. Schon das analoge Fahrverhalten war ansprechend. Digital werden die Fahreigenschaften vor allem im Langsamfahrbereich noch besser. Die Detaillierung des H0m-Modells ist absolut hervorragend und auch die Lackierung und Bedruckung der jüngsten Variante, der Ge 4/4 III 641 der Rhätischen Bahn mit Coop-Werbeaufschrift sind sehr gut.

Echtes Leben zieht in die moderne Schweizer Schmalspurlok dank des ESU-Soundbausteins. Die Railcom-fähige Lok meldet sich selbsttätig an und steht umgehend zur Abfahrt bereit. Das Fahrgeräusch ist authentisch, auch die übrigen Klänge wie Horn, Lüftersound und Bahnsteigansagen sind gelungen. □

Stefan Alkofer



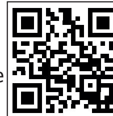
In punkto Formenbau und Gestaltung muss sich das Bemo-Schmuckstück wahrlich nicht verstecken.



Links sitzt der Lautsprecher, der eine angemessene Lautstärke erzeugt.

»Auf Ihrem Smartphone«

Scannen Sie diesen QR-Code und sehen sowie hören Sie Bemos Ge 4/4 III. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Detaillierung; exzellente Lackierung und Bedruckung; Railcom; realistisch wirkende Sounds*

KONTRA: *Rücklicht nicht digital schaltbar*

PREIS: *394,95 Euro*

URTEILE:

Von Rivarossi kommt eine 100 C des United States Army Transportation Corps (USATC) in H0.

Transatlantische Hilfslok

Aus unseligen Zeiten stammt das Vorbild der neuen Rivarossi-Dampflok. Während des Zweiten Weltkriegs beschafften die USA 382 Stück dieser kleinen Rangierlok mit den großen Rädern für den Einsatz in Europa. Nach Kriegsende gelangten die Maschinen unter anderem in Großbritannien, Frankreich, Italien, Österreich und Jugoslawien zum Einsatz. Im letztgenannten Land verblieben über 100 Stück, zudem wurden dort noch 90 Loks als Lizenzbau gefertigt, deren letzte Exemplare vermutlich heute noch in Industriebetrieben laufen.

Rivarossi wählte eine der zehn in Österreich verbliebenen Loks in der Ausführung der frühen Epoche III als Vorbild. Die Fahreigenschaften sind äußerst angenehm, das Modell läuft langsam an und verursacht kaum Lärm. Auch die Detaillierung beispielsweise der Walschaert-Steuerung ist sehr ordentlich. Eine Beleuchtung hatten die Loks in den frühen Nachkriegsjahren wohl noch nicht. Vielleicht kommt ja auch noch die 1´D-Type des USATC. □ *abp*



FOTOS (3): RAINER ALBRECHT

Recht spartanisch und ungewohnt wirkt die US-Lok von Rivarossi.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Interessantes Vorbild; saubere Detaillierung; Stehkesselnachbildung mit Armaturen; sehr gute Fahreigenschaften; Schnittstelle und Kurzkupplungskulissen*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *209,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

Für wenige Nachkriegsjahre fuhren auch bei der DB Loks der Baureihe 19.1. Brawa hat das H0-Modell.

Exil-Polin



FOTO: RAINER ALBRECHT

Echter Bundesbahn-Look dank der von der DB montierten Witte-Bleche.

Bei der Baureihe 19.1 handelt es sich genaugenommen um die polnische Schnellzug-Dampflokbaureihe Pt31. Nach dem Überfall auf Polen durch die Wehrmacht gelangten zahlreiche Maschinen zur DRG. Sieben Stück standen gar nach Ende des Zweiten Weltkriegs in den Beständslisten der jungen Bundesbahn, die sie in den frühen 1950er-Jahren von Treuchtlingen und Hof aus einsetzte.

Die Brawa-H0-Maschine ist exzellent detailliert und der Platz an dieser Stelle reicht nicht, um all die Vorzüge des Modells aufzuzählen. Hervorzuheben sind mindestens die feinen Radsätze, die Filigranität der freistehenden Details sowie die vorbildliche Lackierung. Die Fahreigenschaften des analogen Modells stehen dem hohen Niveau des Formenbaus nicht nach.

Brawas DB-19 128 ist ein echter, nicht ganz günstiger Geheimtipp. ☐ *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Interessantes Vorbild; außerordentlich feine Detaillierung; perfekte Lackierung und Bedruckung; sehr gute Fahreigenschaften*

KONTRA: *Hoher Preis*

PREIS: *499,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

ACME liefert Quick-Pick-Speisewagen der Deutschen Bundesbahn hochdetailliert und maßstäblich in 1:87 aus.

Schnell-Zugriff



Nun in TEE-Farben und ozeanblau-beige erhältlich: Die Quick-Pick-Speisewagen von ACME in H0.

Die Bundesbahn beschaffte zwischen 1975 und 1977 insgesamt 43 Quick-Pick-Speisewagen in den Farben Rot-Beige und Ozeanblau-Beige. Im Quick-Pick-Restaurant musste sich der Kunde an einem Buffet selbst bedienen und zum Schluss an einer Kasse zahlen. Ab 1979 fuhren die Wagen im IC-Verkehr, aber schon 1987 wurden die Wagen in Bordrestaurants umgebaut. Die Modelle von ACME geben die Vorbilder exakt wieder. Sowohl die Detaillierung als auch die Lackierung und Bedruckung sind perfekt. Die geätzten Trittstufen gehören bei ACME schon zum Standard. Aufgrund der maßstäblichen Länge ist allerdings der Einsatz auf kleinen Heimanlagen und engen Kurvenradien etwas eingeschränkt. ☐ *K. Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Saubere Lackierung; vorbildgerechte Formgebung; geätzte Trittstufen; richtige Inneneinrichtung; sehr guter Gesamteindruck*

KONTRA: *Spritzgussnähte sichtbar*

PREIS: *79,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

▸KOMPAKT

Ferkeltaxi der OBS in H0



Als 772 140 der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) liefert Brawa seinen DR-Schienenbus aus. Leider entspricht das Modell nicht dem Vorbild: Das Gehäuse ist nicht lackiert, sondern aus rotem Kunststoff, der nicht der Vorbildfarbe entspricht. Das Dach und die Inneneinrichtung haben die falschen Farben. An der Front fehlt der dritte Scheibenwischer und die Stoßteller sitzen falsch. Zudem ist die Aussparung für die Mittelpufferkupplung viel zu groß. ☐ *Korbinian Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl: VT 772 für Epoche-VI-Bahner*

KONTRA: *Falsche Farben; Details fehlen; deutliche Formfehler; Gehäuse nicht lackiert*

PREIS: *129 Euro (UVP)*

URTEILE:



Sammlerstück oder Betriebsmittel für die Modellbahn? Die Wagen von L.S.Models sind fast zu schade für den Anlageneinsatz.

Trotz der oft im Dunkeln liegenden Verkehrszeiten erfreuen sich Nachtzüge großer Beliebtheit bei den Fans. L.S.Models liefert neue Liebhaberstücke.

High Definition

Ein Speisewagen und ein Halbgepäckwagen sind Inhalt von neuen Zweiersets zum Thema „CityNightLine". Beide Vorbildwagen entstanden aus Umbauten früherer DB- und DR-Bauarten. Die Modelle werden in Blau sowie in Rot/Weiß ausgeliefert und glänzen wie immer durch die kompromisslose H0-Umsetzung der Details. Dieses Mal sind vielleicht die beiliegenden Fahrräder aus geätztem Messing eine Erwähnung wert. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; höchster Detaillierungsstandard außen und innen sowie am Wagenboden; vollständige feine Beschriftung*

KONTRA: *Alles hat seinen Preis*

PREIS: *150 Euro (UVP für 2er-Pack)*

URTEILE:

Vom holländischen Hersteller Elotrains kommt ein Plan-K-Wagen der NS in H0.

Der Kurswagen



Das Modell ist eine feine Ergänzung für viele H0-Schnellzüge.

Um den steigenden Bedarf an Wagen für den internationalen Verkehr decken zu können, bestellten die NS in den 50er-Jahren 30 zweiklassige Wagen, die noch auf Vorkriegskonstruktionen (Plan D) basierten. Über viele Jahrzehnte waren diese typischen Kurswagen in Zügen auch auf deutschen Gleisen unterwegs. Das neue Modell von Elotrains überzeugt durch Maßstäblichkeit, saubere Nachbildung aller charakteristischen Details und ein sauberes Finish. Für die Detaillierung eines am Zugschluss laufenden Wagens liegen Zurüstteile und eingezogene Faltenbälge bei. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Wichtige Wagengattung für internationale Züge; saubere Detaillierung*

KONTRA: *Haltegriffe etwas plump*

PREIS: *99,75 Euro (UVP für Zweier-Pack)*

URTEILE:

Ein moderner Tragwagen für Sattelauflieger und Container ist nun von Rocky-Rail in H0 lieferbar.

Feiner Träger



Durch bemerkenswerte Filigranität zeichnet sich der Übergangsbereich über dem Jakobs-Drehgestell aus. Auch der Gesamteindruck des Modells stimmt.

Ein weiteres Modell für Züge des kombinierten Ladungsverkehrs kommt vom belgischen Hersteller Rocky-Rail. Die Doppel-Tragwagen der Bauart Sdggmrs mit Jakobs-Drehgestell sind europaweit im Einsatz. Das maßstäblich umgesetzte Modell gefällt durch einen stimmigen Gesamteindruck, die Beschriftung und die Detaillierung insbesondere des Wagenübergangs und des Stützbocks für die Auflieger. Leider findet sich dort ein Zapfen und kein Loch, so dass zunächst nur die mitgelieferten Auflieger passen. ☐ *abp*

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Detaillierung, Lackierung und Beschriftung; Metallausführung der Tragmulden; tief sitzende Auflieger*

KONTRA: *Detaillierung der Auflieger; Konstruktion des Stützbocks*

PREIS: *85,50 Euro (UVP)*

URTEILE:

Für schwedische H0-Erztransporte der Epoche IV steuert Märklin die passenden Dreiachser bei.

Erzfreunde


Bei den Erzwagenmodellen vermisst man allenfalls Betriebsspuren.

Erzkonservativ, Erzschelm oder auch Erzbistum gehen nur scheinbar auf das metallhaltige Mineralgemenge zurück. Auch der Erzfeind bezieht seine besondere Vorsilbenbetonung aus dem Griechischen. Wortwörtlich zu nehmen ist dagegen der Erzfreund, denn als solcher erweist sich das Traditionsunternehmen Märklin mit seinem Erzwagenset (Art.-Nr. 46370).

Die sechs Dreiachser des Typs Mas der Schwedischen Staatsbahn (SJ) sind mit unterschiedlichen Betriebsnummern versehen und geben den Zustand in der frühen Epoche IV auf der Erzbahn Lulea – Kiruna – Narvik wieder. Detaillierung, Beschriftung – Ausnahme Herstellerschild – und Beladung mit echtem Eisenerz sammeln jede Menge Pluspunkte. Schade nur, dass Rückfahrten nicht vorgesehen sind: Das Ladegut ist nicht ohne Gewaltanwendung entfernbar! □

Karlheinz Haucke

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gesamteindruck; Verarbeitung; Detaillierung; Bedruckung; Ladegut*

KONTRA: *Ladegutentfernung nicht vorgesehen; Herstellerschild*

PREIS: *Zirka 160 Euro*

URTEILE: ■■■■


Nur auf den ersten Blick ein tolles Modell. Der neue MB trac.

Der MB trac 800 im Maßstab 1:87 ist nun von Brekina/Starmada lieferbar.

Agro-Benz

Der erste Eindruck des neuen MB trac 800 erfreut den Betrachter, fehlte doch ein zeitgemäßes MB-trac-Modell bislang auf den H0-Anlagen. Sehr fein sind viele Details des landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugs im Modell wiedergegeben. Auf der Fahrzeugunterseite sind das freistehende Lenkgestänge wie auch die Anstriebswelle exakt nachgebildet. Jedoch muss das Modell wohl im harten Forsteinsatz einen Unfall erlitten haben, denn der Rahmen ist so verzogen, dass das Führerhaus deutlich schief sitzt. Das fällt vor allem in der Ansicht von hinten auf. Schade für dieses ansonsten gelungene Modell. □

Korbinian Fleischer

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Detaillierung und glänzende Lackierung*

KONTRA: *Hoher Preis; verzogener Rahmen und daher schiefes Führerhaus*

PREIS: *19,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ■■▲


„Aber Papa, der hat ja hinten gar keine Fenster“, mosert Ruth.

Eines der jüngsten Mercedes-Modelle ist nun auch von Busch im Maßstab 1:87 erhältlich.

Citangoo

Nicht jedes Auto, das einen Stern trägt, ist ein echter Mercedes. Der neue Citan aus dem Hause Daimler-Benz ist eigentlich ein Kangoo II von Renault, der vor allem äußerlich auf Mercedes getrimmt wurde. Der Stuttgarter Automobil-Konzern will mit dem Citan eine Angebotslücke im eigenen Sortiment schließen. Was beim Vorbild ein wenig wie eine Mogelpackung wirkt, ist in der Spurweite H0 eine echte Neukonstruktion. Das Busch-Modell gibt das Vorbild sehr gut wieder, der Formenbau ist gelungen, die Detailfülle hoch und die Lackierung makellos. Wer den H0-Citan kauft, erhält auf jeden Fall ein echtes Busch-Modell! □ *S. Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr guter Formenbau; zahlreiche freie und gesteckte Teile; perfekte Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Hoher Preis*

PREIS: *16,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ■■■■

Ein bisschen Sound muss sein

Pikos neue V 200 in H0 ist insgesamt wohlgelungen. Ein guter Grund, das Modell gleich zur vollwertigen und tönenden Digitallok aufzurüsten.



Mit der ausschwenkenden Frontschürze gelang es Piko, eine im Regelfall geschlossen wirkende Lokfront ohne betriebliche Einschränkungen zu realisieren.

Man kann annehmen, dass Pikos neue Kult-Diesellok schon den Weg in viele Modellbahnzimmer gefunden hat. Der attraktive Preis von unter 90 Euro für das Analogmodell machte die Entscheidung für viele Hobbyfreunde sicher leicht.

Aber Piko hat auch weitergehend an den Geldbeutel der Fans gedacht und ermöglicht eine Nachrüstung des Modells in Etappen. Als einen ersten Schritt kann man einen Decoder mit PluX16-Schnittstelle nachkaufen, zum Beispiel den Piko-46121. Ob der Decoder eine SUSI-Schnittstelle hat oder nicht, ist unerheblich, denn die Piko-Konstrukteure haben ihre Lokplatine mit einer SUSI-Steckdose versehen, die über die 16-polige PLUX-Schnittstelle mit versorgt wird. Eine gute Lösung! Der Einbau des Decoders geht nach Abnahme des Gehäuses (Schrauben von unten) sehr leicht von der Hand. Beim Einstecken des Decoders muss man auf die Lücke in der Stiftbelegung achten. Größere Decoder mit Anschlussdrähten und Stecker finden ihren Platz auch im vorhandenen Leerraum neben der Schnittstelle.

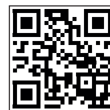
Jetzt kann schon digital gefahren werden und die Lichtfunktionen funktionieren auch. Der nächste Investitionsschritt ist der Kauf des Soundmoduls von Piko (basierend auf einem Uhlenbrock-IntelliSound).

Der Sound-Einbau geht ebenfalls leicht vonstatten, Vorkenntnisse werden so gut

STECKBRIEF

- **Hersteller/Nenngröße:** Piko/H0
- **Bestellnummer:** 59700
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse wirkt auf beide Drehgestelle, vier Radsätze angetrieben, zwei Haftreifen
- **v_{max}:** 220 km/h bei Fahrstufe 28
- **v_{min}:** ‹ 1 km/h bei Fahrstufe 2
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Gewicht:** 464 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges LED-Spitzen-/-Schlusssignal
- **Schnittstelle:** PluX16
- **Preis:** 89,99 Euro (UVP)
- **Eingebautes Zubehör:** Piko 46121 Decoder PluX16, 56,99 Euro (UVP); Piko 56322 Sound-Modul, 99,99 Euro (UVP)

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie einen kurzen Film zur Piko-V 200. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR





Stimmige Proportionen, sehr schöne Detaillierung und ein perfektes Finish zeichnen das Piko-Modell der wohl bekanntesten DB-Schnellzuglok der Epoche III aus.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Der einzige knifflige Arbeitsschritt bei der Umrüstung zur digitalen Soundlok: Die beiden Kabelzuführungen müssen an den Lautsprecher angelötet werden. Ein Lötkolben mit Temperaturregelung (Lötstation) und mit dünner Spitze ist das geeignete Werkzeug.

wie keine benötigt. Nach Abschrauben der Platine wird das Fach für das Soundmodul sichtbar und ebenso auch die kleine viereckige Öffnung, durch welche die beiden Drähte für den Lautsprecher nach unten in das Lautsprecherfach geführt werden müssen. Das Soundmodul wird mit dem beiliegenden doppelseitigen Klebeband fixiert, das Kabel mit dem Stecker durch die Öffnung auf die Oberseite der Platine geführt. Anschließend kann die Platine wieder angeschraubt und der Stecker in die „SUSI-Steckdose" gesteckt werden. Beim Zusammenbau sollte man auf die saubere Lage der Kabelverbindungen von der Hauptplatine zu den Drehgestellen beziehungsweise zu den Beleuchtungsplatinen in den dafür vorgesehenen Führungskanälen achten.

Nun wird die Lok auf den Rücken gelegt und das Lautsprecherfach geöffnet. Die einzige kleine Hürde ist das Anlöten der beiden Drähte an den Lautsprecher. Ein kleiner elektronisch geregelter Lötkolben und etwas Lötzinn mit Flussmittel lassen auch diese Arbeit problemlos gelingen. Der Lautsprecher ist so einzubauen, dass das Kabel in die kleine Ausbuchtung passt. Deckel wieder zuschrauben, Lokgehäuse montieren, fertig!

Einer Probefahrt steht nun nichts mehr im Weg. Feinfühlig sollte man den Regler bedienen, denn in der Werkseinstellung saust das Modell vergleichsweise zügig los.

Die Nachrüstung ist denkbar einfach

Die Höchstgeschwindigkeit entspricht mit umgerechnet 220 km/h der späteren DB-EDV-Baureihenbezeichung. Ob das so gewollt war? Etwas weniger Rasanz hätte man sich gewünscht.

Nun also „F2" für den Sound. Die beiden Motoren werden vernehmbar nacheinander gestartet. Sobald sich ein runder Leerlauf eingestellt hat, lässt sich die Lok auch anfahren. Leider wurde ein Lautsprecher gewählt, der auch noch in einer N-Lok Platz gefunden hätte. Entsprechend ist auch das Sound-Erlebnis. Etwas blechern klingt unsere V 200 und ohne einen Anflug der bei den Dieselloks unverzichtbaren Bässe. Leider eine kleine Enttäuschung.

Es bleibt also, sich an dem wohlgelungenen Äußeren der Lok zu erfreuen. Die Lackierung präsentiert sich einwandfrei, die erhabenen silbernen Zierlinien sind ebenso exakt eingefärbt wie der Bundesbahn-Schiftzug. Die Fenster mit angespritzten und schwarz angelegten Scheibenwischern sind sauber eingesetzt und geben den Blick auf die eingerichteten Führerstände frei. Der Lokführer verrichtet allerdings unsichtbar seinen Dienst. Die Dachlüfter sind sehr fein graviert, die Lüfterräder unter der Gitterabdeckung gut erkennbar. Leider zeigen sich Formtrennkanten am Übergang der Lokfronten zu den Seitenwänden. Die Beschriftung ist vollständig und exakt aufgedruckt, auch kleine Anschriften wie die Anstrichsgewährleistung sind noch lesbar. Die Lok entspricht dem Zustand nach Ablieferung in das Bw Hamburg-Altona, am Rahmen ist zu lesen: „[Abnahme]Unt. AW Nür. 20.02.1957".

Die Drehgestelle sind bezüglich der Gravur und Tiefenwirkung ordentlich ausgefallen, nur die Kontur der Radreifen wirkt nicht ganz stimmig. Vor allem der zu dicke Wulst um die Achse herum und die einseitige Achsisolierung fallen etwas störend auf.

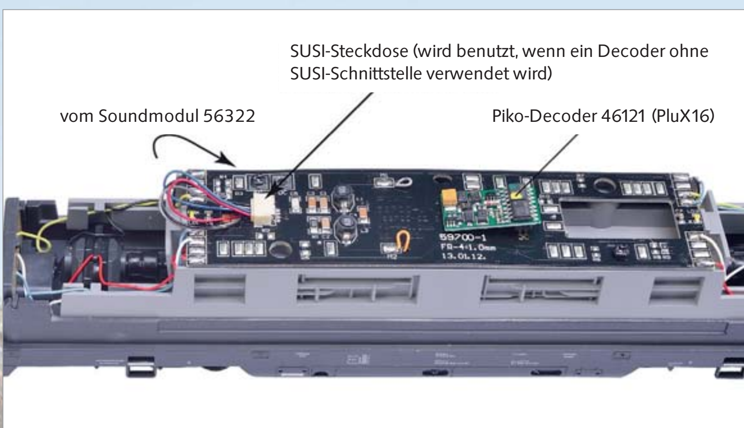
Trotz der kleinen Schwächen ist die Piko-V 200 eine Empfehlung wert. Den Sound sollte man am besten vor der Nachrüstung einmal an geeigneter Stelle probehören und dann selbst entscheiden. □

Rainer Albrecht / abp



FOTOS: RAINER ALBRECHT

So zeigt sich das einfach zu öffnende Lokmodell vor dem Einbau der Digitalbausteine: Auf dem schweren Metallrahmen sitzt die Kunststoffblende für die Motorraum-Imitation und darauf die Zentralplatine. Neben der Platinen-Öffnung rechts sitzt noch ein Brückenstecker in der Schnittstelle.



Rechts wurde der Multiprotokoll-Decoder eingesteckt. Die Platine besitzt eine separate SUSI-Schnittstelle (links), in die der Anschluss des Soundbausteins gesteckt wurde. Einfacher geht´s nicht.



Der Soundbaustein findet seinen Einbauraum in einer rechteckigen Aussparung unter der Platine. Die zwei schwarzen Kabel werden durch vorhandene Bohrungen zum Lautsprecher geführt.



Der Lautsprecher wird in eine Aussparung am Fahrzeugboden eingesetzt und anschließend noch mit der Abdeckplatte geschützt.

Der hierzulande noch wenig bekannte portugiesische Modellbahnhersteller Sud-Express hat ein H0-Modell der neuen Euro 4000 aus dem Hause Vossloh entwickelt.

Spanischer Kraftprotz



Die hochwertige Detaillierung mit guten Gehäusegravuren und unter anderem feinen freistehenden Handläufen ist zu erkennen.

Satte 4300 PS (3178 kW) liefert der 16-zylindrige US-Dieselmotor von Electro-Motive in Vosslohs neuem Kraftpaket Euro 4000, das im spanischen Valencia gebaut wird. Dass die Maschine in einem Werk entwickelt wurde, das zuvor dem französischen Hersteller Alstom gehörte, sieht man der Euro 4000 auch an. Schon die Stirnseiten erinnern an die Alstom-Prima-Serie. Der Grund ist vergleichsweise einfach: Die Lok war schon in der Entwicklung, als Vossloh das Werk im Jahr 2004 erwarb.

Noch ist die Multikulti-Euro 4000 hierzulande selten auf den Schienen anzutreffen, auch wenn sie bereits eine Zulassung für Deutschland und große Teile Europas besitzt. An diesem Loktyp interessierte Bahngesellschaften soll es auch in Deutschland geben, gekauft oder gemietet hat bisher noch keine. Aber was nicht ist, kann noch kommen.

Das neue H0-Modell des Herstellers Sud-Express wird in Deutschland von Rocky-Rail vertrieben. Das Testfahrzeug ist die analoge Variante der 4001 des französischen EVU Europorte.

Die 1:87-Lok zeigt eine sehr gute, zeitgemäße Detaillierung mit ansprechenden Gehäusegravuren und zahlreichen angesetzten und freistehenden Teilen. Ein wenig gewöhnungsbedürftig sind die gelungenen, jedoch ungewohnt elastisch befestigten Drehgestellblenden, die auch einen minimal zu großen Abstand von der Radscheibenebene besitzen.

Das Antriebskonzept ist klassisch: Ein Mittelmotor mit Schwungmasse treibt alle sechs Radsätze an, von denen zwei mit Haftreifen belegt sind. Die Radsätze ohne Haftreifen dienen auch der Stromabnahme.

Das Fahrverhelten ist ausgeprochen gut. Bei 12 Volt erreicht das Modell dieselbe Höchstgeschwindigkeit wie sein Vorbild: 120 km/h. Bei einer Spannung von nur zwei Volt fährt die Lok mit 4 km/h ganz leise an. Die analoge Euro 4000 besitzt einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel und beleuchtete Führerstände, die allerdings etwas zu hell illuminiert wurden.

Das H0-Modell der Euro 4000 spielt eindeutig in der ersten Liga der aktuellen H0-Diesellokmodelle. Wer Spaß an (noch) außergewöhnlichen Fahrzeugen auf seiner Anlage hat, liegt mit dem Kraftprotz von Sud-Express richtig. ☐ *Stefan Alkofer*

STECKBRIEF

- **Hersteller/ Nenngröße:** Sud-Express, Vertrieb Rocky-Rail/H0
- **Bestellnummer:** SUE400112DC
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse, Antrieb mit Kardanwelle und Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Gewicht:** 626 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges LED-Spitzensignal und Führerstandsbeleuchtung
- **Schnittstelle:** 21-polig
- **Zubehör:** Zwei beigelegte Achsen ohne Haftreifen
- **Andere Versionen:** Unter anderen Vossloh/Angel-Trains-Vorführlok
- **Preis:** Etwa 250 Euro



Alles ganz klassisch modern: LED-Beleuchtung, 21-polige Schnittstelle und für den Lautsprechereinbau vorbereitet.



Eine Euro 4000 des Lokvermieters Beacon-Rail, der die Maschine als 4001 an die französische Bahngesellschcft Europorte, eine Tochter der Eurotunnel AG, vermietet hat.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

Tolle Preise zu gewinnen!



Ihr Engagement wird belohnt, viele wertvolle Preise wollen wir unter den treuen Lesern des MODELLEISENBAHNER verlosen. Die Teilnahme lohnt sich bestimmt. und wir wünschen allen Lesern viel Glück.

Jetzt haben Sie die Gelegenheit, mitzubestimmen. Die Redaktion bittet Sie, Ihre Wünsche zu äußern, und belohnt Ihr Nachdenken mit tollen Preisen.

Wunsch-Artikel

Liebe Leser, der MODELLEISENBAHNER blickt auf eine lange Geschichte zurück. Ihr MEB erscheint nun im 62. Jahrgang. Manchmal möchte man meinen, dass in 62 Jahrgängen und weit mehr als 700 Monatsausgaben mit tausenden Seiten eigentlich alles über die Eisenbahn erzählt sein müsste. Doch dem ist nicht so. Immer wieder tauchen alte Bilder auf, die noch nie publiziert wurden, melden sich bisher ungehörte Zeitzeugen. Auf den Schreibtischen der MEB-Redakteure liegen noch viele unveröffentlichte Manuskripte und jeder einzelne Redakteur trägt zahlreiche Ideen mit sich. Der liberalisierte Bahnmarkt sorgt heutzutage nicht nur dafür, dass der Fahrzeugpark auf unseren Schienen immer bunter wird, sondern auch dafür, dass uns die spannenden aktuellen Themen noch lange nicht ausgehen werden. Die wunderbar bunte Vielfalt an engagierten Museumsbahnern beschert uns ebenfalls immer wieder interessante Berichte.

Auch die Modellbahnindustrie schläft nicht und hat gerade im letzten Jahrzehnt einen erstaunlichen Innovationsschub hinter sich gebracht. Man denke nur an die Themen Digitalisierung und Lasercut. Die Zubehörhersteller sorgen ebenfalls mit neuen Materialien und Techniken dafür, dass unsere Modellbahnlandschaften immer mehr dem Vorbild gleichen.

Dennoch: Auch unserer fünfköpfigen Redaktion kann mal ein Thema durchrutschen. Vielleicht gibt es eine spezielle Geschichte, die Sie noch nie im MEB gelesen haben? Oder vielleicht sollten wir Ihrer Meinung nach einen bestimmten Aspekt neu beleuchten? Sollen wir Ihnen eine Technologie des Bahnbetriebs verständlich erklären? Interessiert Sie das Portrait eines bestimmten Modellbahnherstellers? Oder wollen Sie eine bestimmte Modellbautechnik noch präziser in Wort und Bild vorgestellt bekommen?

Im Radio ist Hörer-Wunschmusik ein beliebter Klassiker vieler Sender. Wir wollen auf diesen Zug aufspringen und bieten Ihnen den MEB-Wunschartikel an. Schreiben Sie uns, was Sie gerne einmal im MODELLEISENBAHNER lesen würden. Auch außergewöhnliche Wünsche sind willkommen. Wir sind gespannt auf Ihre Antworten. Schön wäre, wenn Sie uns in wenigen Sätzen begründen könnten, warum Sie glauben, dass Ihr spezielles Thema im MEB veröffentlicht werden sollte.

Ihre Mühen sollen nicht unbelohnt bleiben. Unter allen Einsendern verlosen wir tolle Preise. Der Hauptpreis ist ein wunderbares Digital-Startset von Roco, weiterhin verlosen wir zahlreiche Triebfahrzeug- und Waggonmodelle. Gebäudebausätze in verschiedenen Spurweiten runden unser Geschenk-Füllhorn mit einem Wert von weit über 2000 Euro ab. Die Teilnahme lohnt sich in jedem Fall.

Schicken Sie uns Ihre Antworten an Modelleisenbahner/VGB, Stichwort „Wunschartikel“, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an wunschartikel@modelleisenbahner.de. Einsendeschluss ist der 31. August 2013. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Herzlichen Dank & viel Glück!

☐ Ihre MEB-Redaktion



Kaiserwetter am Veranstaltungstag, herrliche Sicht auf die Schweizer Ostalpen, Erlebnisfahrt im RhB-Salonwagenzug: Was will man mehr?



Tour de Suisse

Der VGB-Sonderzug passiert Bergün vor dem beeindruckenden Engadiner Alpenpanorama.





In gehobener Stimmung: VGB-Geschäftsführer Horst Wehner, EJ-Redakteur Dr. Christoph Kutter, Dr. Rainer Noch und Noch-Prokurist Sebastian Topp (v.lks.).



Motivsuche: (V.lks.) Thomas Schaller (VGB-Marketing) sowie die Chefredakteure Dr. Karlheinz Haucke (MEB) und Martin Knaden (Miba).

Wer mehr will, geht beileibe nicht leer aus: Schließlich steht im eigentlichen Mittelpunkt die Ehrung der Goldenes-Gleis-Preisträger und der drei Leser-Hauptgewinner. Als stilechter Rahmen für die Festveranstaltung wartet ab 16 Uhr das Bahnmuseum Albula im Bahnhof Bergün. Nahezu alle zu ehrenden Modellbahn- und -zubehörfirmen haben ihre Repräsentanten geschickt, beredtes Zeichen für den hohen Stellenwert der Veranstaltung der Verlagsgruppe Bahn. Auch rund 30 Leserinnen und Leser der Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, Miba, Eisenbahn-Journal und ZÜGE, von der Glücksfee ausgelost, sind mit von der Partie.

Doch beginnen wir an diesem Donnerstag, 13. Juni, an dem sich das Wetter anders als am Mittwoch und am folgenden Freitag von seiner besten Seite zeigt, mit frühmorgendlicher Sonne, nicht nur im Herzen, sondern auch schon auf den Bergspitzen der Schweizer Ostalpen. Wer bereits am Vortag angereist ist, fährt mit einem regulären Zug der Rhätischen Bahn (RhB) von Bergün nach Chur. Ist schon diese Fahrt für leidgeprüfte deutsche Bahnreisende ausgesprochen bequem, so setzt die RhB mit dem in Chur auf uns wartenden „Alpine Classic Pullman Express“, der mit der Ge 6/6 I 414 bespannten historischen Salonwagen-Garnitur, noch gehörig eins drauf. Wohnzimmeratmosphäre macht sich breit, als sich Ehrengäste und VGBahn-



„Das erinnert mich an die Sächsische Schweiz", meint Michael Hofmann lächelnd zu seiner Ute Hofmann-Auhagen.



Keine Sprachprobleme haben beim Plausch in Chur Yvonne Dünser, RhB-Mediensprecherin, und Hagen von Ortloff.



Chur Hbf: Bettina Wilgermein, die gute Seele der Organisation, begrüßt das Ehepaar Reinhard und Claudia Reindl.



Jugend forscht schon früh: „Du Papa, warum heißt das Krokodil Krokodil und warum ist es dann nicht grün?"



Ins Gespräch vertieft: MEB-Herausgeber Wolfgang Schumacher (lks.) und Uwe Müller, Produkt-Manager bei der Firma Märklin.



Sucht stets den Kontakt zum Leser und gönnte sich auch im gemütlichen Salonwagen keine Pause: Thomas Schaller in Aktion.



Hält die schönsten Aus- und Einblicke in bewegten und bewegenden Bildern fest: Anna Neumann.



Technik zum Anfassen bietet der buchstäbliche Führerstand des betagten rhätischen Krokodils Ge 6/6 I dem Lokführer.

Angehörige in die Sessel sinken lassen. Von „reichlich Beton", den VGB-Marketingleiter Thomas Schaller beim Kurzrundgang durch Churs Zentrum konstatierte, ist jetzt keine Rede mehr. Eher schon von der Sächsischen Schweiz, an die sich Michael Hofmann schon auf der Herfahrt augenzwinkernd erinnert fühlte. Nur dass sich dort beim besten Willen keine Viertausender am Horizont erheben. Was Ute Hofmann-Auhagen ihrem Gatten zu bedenken gibt.

„Das ist für mich eine Premiere", lässt sich Dr. Rainer Noch vernehmen und drückt mit glänzenden Augen auf den Auslöser, als wir uns dem berühmten Landwasserviadukt nähern. Alles ist auf die in Fahrtrichtung linke Seite gerückt, um aus den gottlob zu öffnenden Fenstern die beste Motivsicht zu haben. Wären wir auf einem Schiff, bekämen wir jetzt unweigerlich Schlagseite.

Gewisse Orientierungslosigkeit macht sich übrigens breit nach dem Passieren der Kehrtunnel zwischen Bergün und Preda. Da hilft nur ein Blick auf die Streckenkarte!

Ähnliches gilt am Nachmittag nicht wirklich für die Laudatoren. Trotzdem gut, dass Verlagleiter Thomas Hilge den Ablauf der Preisverleihungen akribisch festgelegt





Die Kameras sind gezückt: Das ist noch nicht das Landwasserviadukt, aber da hinten kommt es schon in Sicht!

In typischer Positur: Joachim Schmidt setzt den VGBahn-Sonderzug in der Graubündener Bergwelt in Szene.



Ehrenplätze bekamen die siegreichen Modelle aus insgesamt 19 Kategorien im Bahnmuseum Albula bei der Verleihung der Preise.





Einer für alle: Züge-Chefredakteur Klaus Eckert gratuliert Wolfram Haböck von der Modelleisenbahn GmbH zum Roco-Erfolg.

Mit den Gewinnern der Hauptpreise freuen sich die Sponsoren Armin Götz, das Ehepaar Schweickhardt und Roland Zötzl sowie Sven Eichhorn.



hat und Moderator Hagen von Ortloff gewohnt kurzweilig inklusive Enkel-Louis-Erwähnung durchs Programm führt. Eine besondere Ehrung für sein Lebenswerk wird dem aus Altersgründen nicht persönlich anwesenden Otto Straznicky, besser bekannt als Miba-Urgestein Ostra, zuteil.

Fulminanter Schlusspunkt unter eine in jeder Hinsicht erfolgreiche Festveranstaltung: In Bergüns Jugendstil-Saal des Kurhaushotels von anno 1906 wird's eine kurze Nacht. Als wir Bergün verlassen, ist bereits Wachwechsel angesagt: Die siebte Etappe des Radrennens Tour de Suisse nimmt Kurs auf den Albulapass. Ehrlich gesagt, mit der RhB ist der Genuss der Bergwelt aber ungleich weniger anstrengend.

Wir sind uns einig: Das Bahnparadies Graubünden mit kühnen Streckenführungen und Kunstbauten, mit herrlichen Alpenpanoramen, saftiggrünen Almen und dunkelgrünem Grenzwald ist mehr als eine Reise wert! Das werden wir in der nächsten MODELLEISENBAHNER-Ausgabe appetitanregend beweisen. Lassen Sie sich überraschen! □ *Karlheinz Haucke*



FOTOS: OLAF HAENSCH

Gruppenbild: Vor dem historischen RhB-Salonwagenzug im Bahnhof Bergün zeigen sich VGBahn-Angehörige und Ehrengäste in bester Laune.

Eisenbahn-Romantik-Video-Express
Das tolle Unterhaltungspaket



Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 121. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit ca. 130 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Eisenbahn-Romantik-Video-Express 121

Die Zeitschrift: Unterwegs mit der V 90 • Badesee: Traumhafte Modell-Idylle an einem kleinen Badeteich in N • Garbes Traum: Faszinierende Bilder vom Bau einer legendären P8

Die DVD: Aktuell: Baureihe 103 • Volldampf: 40 Jahre EFZ • Bayr. S 3/6 18 478 • Plandampf Werratal • 03 1010 • BR 225 • Bensheim – Worms mit ELNA • Döllnitzbahn • Dampf beim Pollo • Bahnmuseum Wittenberge • Rigi-Dampf

Video-Express plus ZÜGE im Set
Bestell-Nr. 8121 • € 15,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel

Eisenbahn Romantik
Züge

Schnupperausgabe für nur € 5,– bei info@riogrande.de oder Tel. 07 61/6 96 60 43



Set Eisenbahn-Romantik-Video-Express 99
Härtsfeldbahn • Dampfroß im IC-Einsatz • 100 Jahre Bombardier • Altbau-IVK in Zittau • Umbau BR 120 • Plangüterzug mit BR 41 • Umleiter-IC auf der Murrbahn • Glück-auf-Schranke in Fürth
Best.-Nr. 8099 • € 5,-

❑ **Ja**, ich bestelle hiermit die Schnupperausgabe VE 99 zum Preis von nur € 5,-. Wenn ich nicht widerspreche, erhalte ich den Video-Express ab der nächsten aktuellen Ausgabe zum Abo-Sonderpreis von € 12,75 pro Ausgabe 6 x jährlich frei Haus zugesandt.

❑ **Ja**, ich bestelle hiermit das Set Video-Express 121 zum Preis von € 15,95 (+Versandkosten)

Meine Adresse:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

LKZ, PLZ, Ort

Telefon-Nr.

Geburtsdatum

E-Mail

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

❍ **Per Lastschrift**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch)

Bankleitzahl

Bankinstitut

❍ **Per Rechnung**

Obige Abobestellung (Schnupperausgabe) kann ich innerhalb von 2 Wochen nach Eingang der Testausgabe bei der VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Postfach 5324, D-79020 Freiburg, Fax 0761/66310 schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt.

Datum, Unterschrift

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und einsenden an VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 100, E-Mail: bestellung@vgbahn.de, www.eisenbahn-romantik-club.de



Am Chemnitzer Schlossberg stehen einige der ältesten noch erhaltenen Gebäude der Stadt. Ein Besuch lohnt sich nicht nur, um die Maße der Gebäude für den maßstabsgerechten Nachbau abzunehmen. Der Wiedererkennungswert auf der Anlage ist frappierend.

Rund um den Schlossberg

Nein, wir verraten Ihnen den Maßstab dieser liebevoll gestalteten Anlage zunächst einmal nicht. Die feine Detaillierung richtet sich zumeist nach den Originalsituationen, die von Wilfried Pflugbeil perfekt ins Modell umgesetzt wurden.

Die Situation war neu für mich: Nachdem ich die Modellanlage von Wilfried Pflugbeil auf der Ausstellung in Dresden eingehend fotografisch erkundet hatte, bot sich einige Monate später die Gelegenheit, die auf Chip und Festplatte gebrannte Modellwelt auch in wahrer Größe zu inspizieren. Die Wiedererkennungsmomente waren verblüffend. Nicht nur die Gebäude in ihrer Anordnung, sondern auch die Gartengestaltung kamen mir irgendwie bekannt vor. Lassen wir den Erbauer erzählen, wie es zu seinem aktuellen Werk kam:

„Nach mehreren TT-Anlagen und vielen Jahren, die ich dem Maßstab 1:120 treu war, kam es wieder einmal zum leidigen Platzproblem. Zu meinem Geburtstag bekam ich dann von meinen Söhnen eine kleine Startpackung mit dem Vorschlag: Vater, da kannst du doch unter dem Glastisch einen Kreis aufbauen und einfach mal nur eine Runde fahren.

Diese Idee hat mich als alten Modellbahner zum Nachdenken gebracht. Warum nur einen Kreis, da ist doch auch eine kleine Anlage möglich. Mit einigen Kompromissen fing ich an, eine Tischanlage zu planen. Noch während der Planungsphase fanden wir dann noch eine zusätzliche Lösung für die Weihnachtszeit. So kam noch ein zusätzliches Rechteck-Segment dazu. Mein Ziel war, nun eine Anlage zu bauen, die von den Details her meinen TT-Anlagen gleichkam, was eine neue Herausforderung für mich war.

Meine Vorliebe ist der Haus- und Landschaftsbau, wobei ich die Gebäude auch wieder ohne Kaufteile fertigen wollte. So sollte das Fachwerk aus Holz sein und die



Im hinteren Teil der Anlage ist ein kleiner Durchgangsbahnhof an der elektrifizierten Strecke angeordnet. Die Gebäude wurden entsprechend des Vorbildbahnhofs Chemnitz/Glösa nachgebaut.



Wer schon einmal durch die Annaberger Straße in Chemnitz gefahren ist, dem dürfte dieses Viadukt bekannt vorkommen. Der Nachbau des vom Abriss bedrohten Bauwerks entstand aus zahllosen feinsten Messingprofilen.

Strukturen von Ziegeln, Schiefern, Biberschwänzen und verschiedenen Mauerarten sollten maßstäblich gestaltet werden. Dafür habe ich mir einige nützliche Hilfsmittel angefertigt. Nach dem Bau von zwei Stellwerken als Einstieg in den neuen Maßstab, die ich zuvor schon in anderen Baugrößen gebaut hatte, war ich dann auf der Suche nach geeigneten Vorbildern.

Nach dem Motto, „Warum in die Ferne schweifen, wo das Gute liegt so nah", habe ich die Inspiration gleich in meiner näheren Umgebung gefunden. Mit dem Fotoapparat und einem Laser-Messgerät bewaffnet, habe ich mich auf den Weg gemacht. Manchmal auch mehrmals, denn bei einem Gebäudekomplex am Schlossberg in Chemnitz kam ich beim anschließenden Zeichnen auf keinen Nenner. Die abgenommenen Maße wollten einfach nicht zusammenpassen. Beim nächsten Versuch vor Ort fragte mich ein netter Herr, ob er mir wohl helfen könnte. Er konnte es sogar sehr gut, denn er war der Hauseigentümer. Mit von ihm schnell ausgedruckten Zeichnungen war mir sofort klar, warum ich mit dem Messen von den Außenwänden allein nicht klar kam. Das Haus (die Schloßbachmühle, unten rechts im Bild) ist so schief, dass jede Ecke einen anderen Winkel hatte. Mit den Originalplänen gelang der Nachbau dann in der gewünschten Genauigkeit.

Zwei Funktionsmodelle sorgen für Abwechslung, vor allem für die kleinen Zuschauer während der Ausstellungstage. Oder für den Erbauer, wenn doch wieder

ANLAGEN STECKBRIEF

- **Heimanlage, ursprünglich in einen Tisch integriert, dann erweitert und für den Ausstellungsbetrieb transportabel**
- **Maße:** 1,50 x 1,40 m
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Erbauer:** Wilfried Pflugbeil
- **Bauzeit:** Zirka zweieinhalb Jahre
- **Epoche:** II
- **Gleismaterial:** Märklin
- **Rollendes Material:** Märklin
- **Betrieb:** Analog
- **Anlagenthema:** Elektrifizierte Hauptbahn mit Nebenstrecken
- **Vorbild:** Motive aus Chemnitz u. U.





Der Redakteur nutzte kürzlich die sich bietende Gelegenheit für eine Übernachtung am Schlossberg. So konnte, quasi zum Beweis des kompromisslosen Nachbaus, ein weiteres Foto des liebenswerten Vorbilds angefertigt werden. Zudem sind Speis und Trank dort durchaus empfehlenswert.

etwas klemmt an der filigranen Mechanik. In der Verladehalle der Sägemühle können vier Rungenwagen be- und entladen werden. Am gegenüberliegenden Anlagenrand sind am Güterschuppen ein fahrendes Auto und zwei Arbeiter in Bewegung zu sehen. Auch eine passende Geräuschkulisse ist dort zu hören.

Die elektrische Steuerung der Anlage wurde auch im kompletten Eigenbau gefertigt. Drei Impulsbreitenregler ermöglichen, dass unabhängig voneinander drei Züge langsam anfahren und bremsen können. Auch ein Automatikbetrieb ist mit der Elektronik in dem kleinen Selbstbau-Stellpult möglich.

Mit meiner Anlage bin ich noch längst nicht fertig, es sind ja noch einige Baugrundstücke zu vergeben beziehungsweise die in Einzelfällen noch vorhandenen Plastikbausätze zu ersetzen. Dann fehlt noch die Oberleitung und, und, und."

Das Erstaunliche, und jetzt verraten wir es doch: Das alles findet im Maßstab 1:220, also in der Baugröße Z statt. Für den Selbstbau der Gebäude in ihrer Winzigkeit hat sich Wilfried Pflugbeil einige raffinierte Techniken und Arbeitsweisen einfallen lassen, ohne die eine so perfekte Nachbildung in diesem kleinen Maßstab nicht gelingen würde.

Wir denken über einen weiteren Artikel nach, in dem wir diese Zauberei einmal vorstellen könnten. Melden Sie sich doch bei uns, wenn Sie daran interessiert sein sollten. □ *Wilfried Pflugbeil/abp*

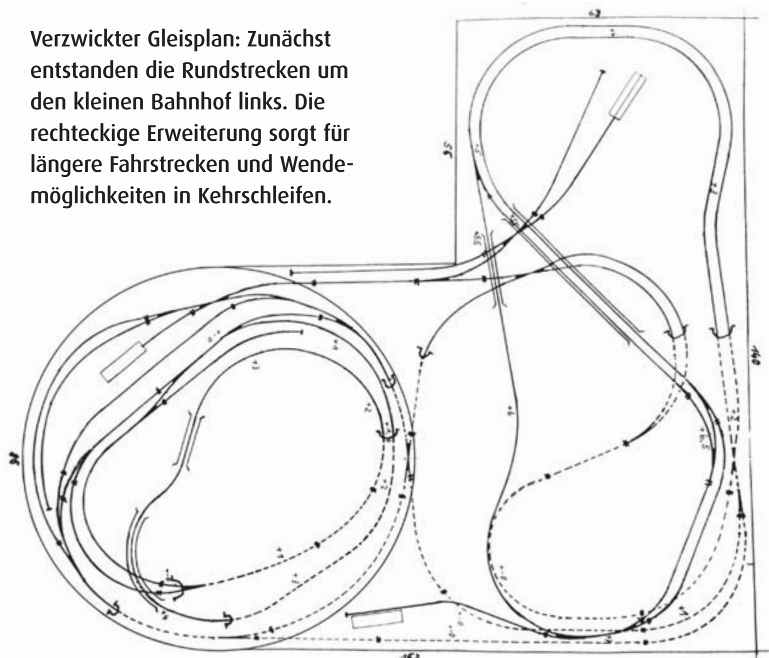


Trotz des vergleichsweise dichten Gleisnetzes bleiben genügend freie Flächen, um zum Beispiel dieses Tälchen an einer Mühle nachzubilden.



Am vorderen Anlagenrand sind zwei Nachbauten von schönen Stellwerken zu bewundern. Neben dem Nachbau des bekannten Gebäudes aus Thale ist dieses Stellwerk nach einer MEB-Zeichnung entstanden. Das Vorbild steht in Waldheim.

FOTOS: BAUER-PORTNER



Verzwickter Gleisplan: Zunächst entstanden die Rundstrecken um den kleinen Bahnhof links. Die rechteckige Erweiterung sorgt für längere Fahrstrecken und Wendemöglichkeiten in Kehrschleifen.



In diesem Sägewerk wird tatsächlich gearbeitet. Auf die bereitgestellten Rungenwagen werden ganze Holzstapel verladen.

Im neuen Domizil in Ochtendung haben sich die Modellbahnfreunde (MBF) Maifeld inzwischen eingelebt. Die Systemumstellung des Digitalbetriebs der Groß-Bw-Anlage mit Hauptbahn und verdeckter Kehrschleife zeigt auf den Märklin-K-Gleisen bereits Wirkung.

Maifelder Can-Can



Ursprünglich war das Großbahnbetriebswerk für Dampf- und Dieselloks lediglich als Erweiterung der seinerzeit bestehenden H0-Clubanlage gedacht, doch, wie das nicht selten ist im Leben, kommt es erstens anders und zweitens als man denkt.

„Stimmt", nickt Josef Reif, einer aus dem MBF-Trio, das federführend die Bw-Anlage Maifeld gebaut hat und das von Andreas Brühl und Carsten Thon komplettiert wird.



Josef Reif, langjähriger Schriftführer, jetzt Kassierer des eingetragenen Vereins, nickt noch einmal bestätigend und stellt fest: „Unser Erweiterungsbau hat sich zu einer eigenständigen Anlage gemausert."

Und das, weiß ich, ist im Nachhinein mehr als nur gut so. Denn als die Modellbahnfreunde Maifeld im Vorjahr ihr altes Vereinsdomizil im Mitteltrakt des ehemaligen Bahnhofs Polch aufgeben mussten, kam für die fest installierte Clubanlage das unvermeidliche Aus und die Säge zum Einsatz.

Winfried May, von Anfang an dabei und von 1996 bis zu diesem Jahr MBF-Vorsitzender, hat beim Abriss die eine oder andere Träne verdrückt. Der inzwischen 62-Jährige tritt aus privaten Gründen kürzer. Amtsnachfolger ist Bernd Single.

„Zum Glück konnten wir einiges retten", wirft Josef Reif ein und ergänzt: „Was noch brauchbar war, haben wir an die Clubmitglieder verteilt."

Doch zurück zur derzeit immerhin rund 16 Quadratmeter großen Bw-Anlage mit Kopfbahnhof sowie Dampf- und Diesel-Bahnbetriebswerk als Themenschwerpunkt. Die in der bisherigen Ausdehnung ab November 2004 in rund dreijähriger Bauzeit entstandene H0-Anlage mit Märklins K-Gleis im sichtbaren sowie C-Gleis im verdeckten Bereich war glücklicherweise schon beizeiten als transportable Ausstellungsanlage umgewidmet worden. Das brachte den Maifeldern bei diversen Messen und Modellbahnveranstaltungen, so etwa in Stuttgart, Dortmund und Lippstadt, nicht nur viel Anerkennung ein, sondern eben auch den Erhalt beim erwähnten Umzug aus Polch. Im neuen Zuhause in der Hauptstraße 46 in Ochtendung meisterte die Bw-Anlage so jüngst ihre aktuelle Bewährungsprobe: Bei den Tagen der offe-



Der Maifelder Kopfbahnhof mit seinen großen Hallen basiert auf dem Modell des Hamburger Bahnhofs Dammtor, das hier zur Doppelhalle abgewandelt wurde.



In Maifelds Hauptbahnhof herrscht reger Betrieb. Warum allerdings der Erzzug hier nicht wirklich Kopf machen musste, erschließt sich nur aus dem Studium der Gleispläne Seite 87.



nen Tür am Samstag, 29., und Sonntag, 30. Juni 2013, gehörte die achtteilige Segmentanlage anlässlich der 1050-Jahr-Feier der Gemeinde Ochtendung zweifellos zu den Attraktionen.

Nicht einfach nur eine Bewährungsprobe war übrigens angesagt, sondern durchaus auch eine Feuertaufe, denn die Systemumstellung des Digitalbetriebs auf das Can-Digital-System von Thorsten Mumm (www.Can-digital-Bahn.com) ist noch längst nicht abgeschlossen, aber die Effekte sind verblüffend. Was Thorsten Mumm auch an den beiden Eröffnungstagen in Ochtendung dem staunenden Publikum mit der Präsentation seines Digitalprojekts vorführte.

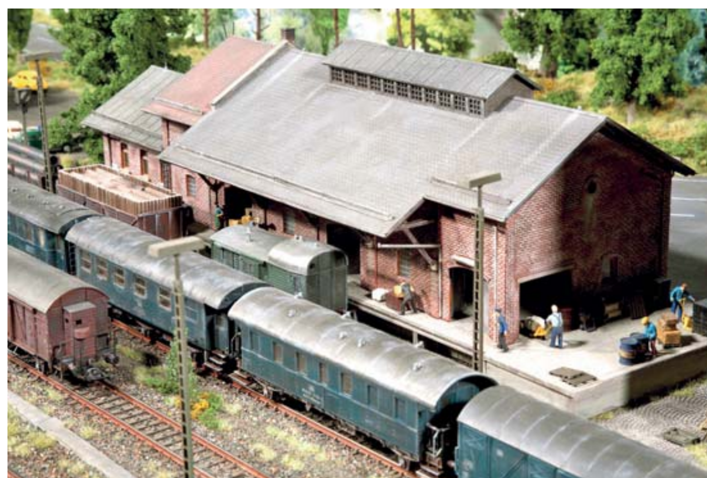
Also, sozusagen ein Tänzchen wagend, Maifelder Cancan?

„Eher Can-Can", lacht Josef Reif, der bei den Modellbahnfreunden und speziell auf und unter der Bw-Anlage für die Digitaltechnik verantwortlich ist. Der 53-Jährige spielt damit darauf an, dass nach der bereits mit Thorsten Mumms Can-Digital-System erfolgenden Rückmeldung inzwischen auch die Umstellung von Motorola auf die Central Station 2 mit Can-Boostern vollzogen wurde. „Die Umrüstung aller Magnetartikel auf das Can-System erfolgt Schritt für Schritt und ist noch nicht abgeschlossen", räumt Reif allerdings noch Handlungsbedarf ein.

Immerhin, was man mit der Systemumstellung so alles erreichen kann, zeigten die Maifelder vor Monaten im Anröchter Bürgerhaus, zu Gast bei der beliebten Ausstellung der Lippstädter Eisenbahnfreunde (LEF). „Mit der Mobile Station haben wir von jedem Punkt der Anlage den Zugriff", erklärt Josef Reif und ergänzt: „Bei den Lippstädtern haben wir dann den Besu-

Noch ist der Fahrdraht rund um Maifeld kein Thema und so pausiert der Turmtriebwagen bis zum nächsten Einsatz andernorts.

Ob Rohrleitungsbau oder Dachsanierung: Die Klempnerei von Theo Thon und Sohn wird von den H0-Maifeldern hochgeschätzt und bietet Gleisanschluss und Arbeitsplätze.



Im Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs ist auch Platz für die kleine, aber gut frequentierte Ortsgüteranlage nebst dem in unmittelbarer Nachbarschaft befindlichen Industrieanschluss.



chern die Gelegenheit gegeben, selbst einzugreifen und beispielsweise den Eisenbahnkran Goliath zu bedienen, was erst Verblüffung und dann einhellige Begeisterung auslöste!"

Gesteuert wird die Anlage am PC mit dem Programm Win-Digipet von Dr. Peter Peterlin. „Fahren, Schalten, Melden, alles erfolgt über den bidirektionalen Can-Bus, angeschlossen an die Central Station 2; die Anbindung an den PC erfolgt mit der PC-Schnitte", erläutert Reif den Digitalbetrieb.

PC-Schnitte? Hört sich irgendwie eher nach etwas zum Essen an oder?

Reif, gebürtiger Koblenzer und damit auch überzeugter Welterbe-Rheinländer, schmunzelt: „Mitnichten, die Anbindung zum Beispiel des Rückmeldesystems an den PC mittels Interface, das per USB ange-







Der Blick aus der Vogelperspektive lässt die Größe des Dampflok-Bws der Bundesbahn-Zeit erahnen, das mit vielen typischen Details der Lokbehandlungsanlagen (siehe oben) aufwartet.

schlossen wird, bezeichnet man als PC-Schnitte."

Aha, wieder etwas über so genannte Schnittstellen dazugelernt! Und wie ist das nun mit der Verkabelung? Schließlich punktet das Can-Digital-System ja nicht nur mit geringer Störanfälligkeit und einfacherer Bedienung der einzelnen Modulbausteine, sondern verspricht letztlich auch weniger Verkabelungsaufwand.

„Wie man´s nimmt", relativiert Josef Reif, der sich auch um den Internetauftritt seines Vereins kümmert. „Unter der Anlage brauchen wir schon einiges an Kabeln", meint er dann und fügt erklärend hinzu: „Schließlich versorgen wir jedes einzelne Segment mit einer elektrischen Spannung von 230 Volt und folgerichtig sitzt unter jedem Anlagensegment ein Can-Booster, also insgesamt acht an der Zahl!"

Acht Can-Booster für acht Segmente

Bemerkenswert finde ich, wie Josef Reif, als Tischlermeister nicht gerade beruflich diesbezüglich vorbelastet, mit Hard- und Software der digitalen Welt zurechtkommt.

„Das hat mir immer schon Spaß gemacht", gesteht der Familienvater und verrät: „An Win-Digipet habe ich mich seinerzeit richtig festgebissen und heute bin ich auch ohne weiteres in der Lage, Fehler in digitalen Systemen aufzuspüren." Mag sein, dass dieses Verständnis auch ein wenig damit zu tun hat, wie Josef Reif ehedem mit der Modelleisenbahn in Berührung kam. „Lang, lang ist´s her, begonnen hat al-

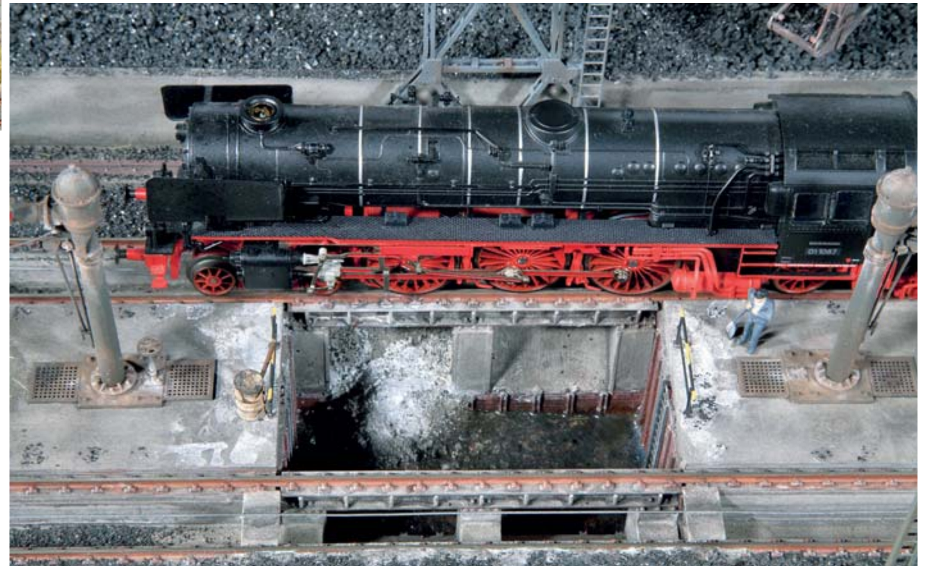
ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Achtteilige H0-Segmentanlage in offener Rahmenbauweise**
- **Maße:** 13,10 x 1,22 m
- **System:** Dreischienen-Wechselstrom
- **Erbauer:** MBF Maifeld
- **Bauzeit:** Zirka 3 Jahre
- **Epoche:** III
- **Gleismaterial:** Märklin-K- u. -C-Gleis
- **Rollendes Material:** Märklin
- **Betrieb:** Digital
- **Anlagenthema:** Zweigleisige Hauptbahn mit Kopfbahnhof und Groß-Bw
- **Vorbild:** Kein konkretes, Kopfbahnhof HH-Dammtor abgewandelt



Dampflok-Blütezeit: Im Ringlokschuppen mit seinen immerhin 15 Ständen ist kaum genug Platz für all die schwarzen Rösser, die hier auf ihre nächsten K-Gleis-Einsätze warten.

Je nach Standort leicht zu übersehen ist der Schlackensumpf, was für den wenn auch feinen Mittelleiter, dem Märklin-Gleis geschuldet, nicht gilt.



les mit Trix Express", erinnert er sich und bedauert noch heute, dass er sich als 15-Jähriger von seiner Anlage und damit diesem innovativen Mehrzugsystem trennen musste.

Doch nun genug zum elektrischen, elektronischen und digitalisierten Innenleben, wenden wir uns den anderen Quali-

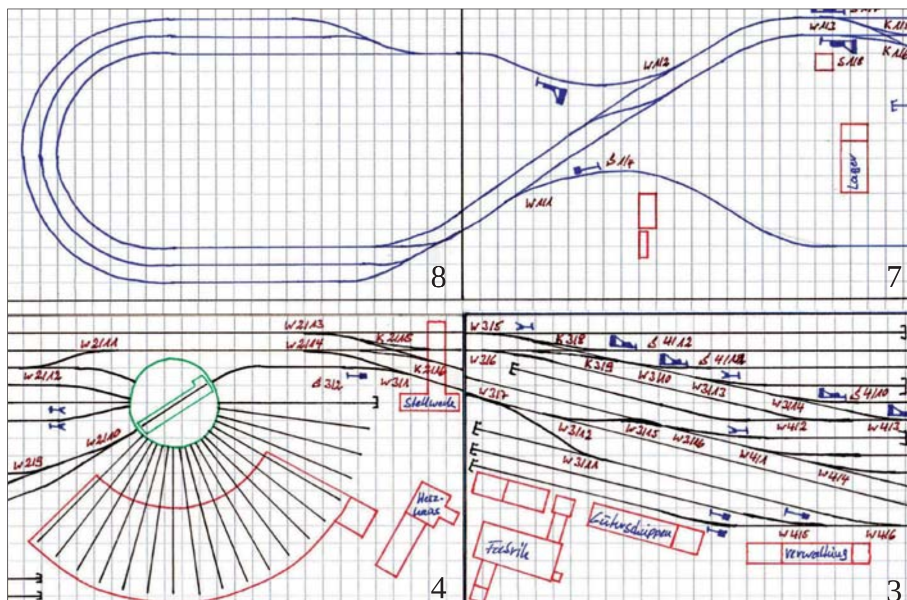
Entstanden in offener Rahmenbauweise

täten der in offener Rahmenbauweise entstandenen Segmentanlage zu!

Apropos Rahmenbauweise, als Holzwurm ist man doch für die Unterkonstruktion geradezu prädestiniert oder?

„Gemeinsam mit Dieter Sill, einem unserer beiden Beisitzer im Vorstand, habe ich damals die Holzarbeiten am Anlagenunterbau ausgeführt", bestätigt Josef Reif seinen diesbezüglichen Anteil an der Anlagenentstehung. Nutzt nun aber die Gelegenheit, zu einer Kurzwanderung entlang der Ausstellungsanlage einzuladen.

Beginnen wir also vom Zuschauerstandpunkt aus links. Hier erheben sich die zwei großen Hallen des Kopfbahnhofs Maifeld auf dem Segment 2. Das nicht ausgestaltete Segment 1 wird von der Bahnhofsrückwand weitgehend kaschiert und dient nur der Vermeidung eines betriebstechnisch aufwendigen Kopfmachens und Umsetzens, wie es in der Vorbildepoche III bei der Bundesbahn üblich war. Das umfangreiche Gleisvorfeld des Bahnhofs befindet sich auf Segment 3, das von einer Ortsgüteranlage und einem Industrieanschluss komplettiert wird. Das Reiterstellwerk markiert den Beginn des Segments 4, dessen Schwerpunkt der Ringlokschuppen mit Drehscheibe des Dampflok-Bahnbetriebswerksteils bildet. Ein Großteil der Lokbehandlungsanlagen sowie Lokleitung und Sozialgebäude befinden sich auf dem Segment 5, dessen Dieseltankstelle bereits auf die Einrichtung des Segments 6 als Diesellok-Bw-Teil mit seiner Schiebebühne vorbereitet. Die am Anlagenrand entlangführende zweigleisige Hauptstrecke



Gleisplan in Stücken: Segment 3 und 4 (unten) mit Bahnhofsvorfeld und Ringlokschuppen schließen an die Segmente 1 und 2 (Bahnhof) auf der gegenüberliegenden Seite 87 an.

Hat offenkundig schon bessere Tage erlebt: An der 50 1955 unterm Hochbunker, die gleich ihre Kohlevorräte ergänzen wird, ist die Zeit jedenfalls keineswegs spurlos vorübergegangen.

Sie darf natürlich nicht fehlen in einem Bw für die roten Brummer. Diesselloks brauchen nun mal Treibstoff und den hält diese Tankstelle bereit.

Vor dem mächtigen Wasserturm mit oktogonalem oberen Abschluss wirkt der Eisenbahnkran am Kohlenbansen gleich noch eine ganze Spur filigraner.

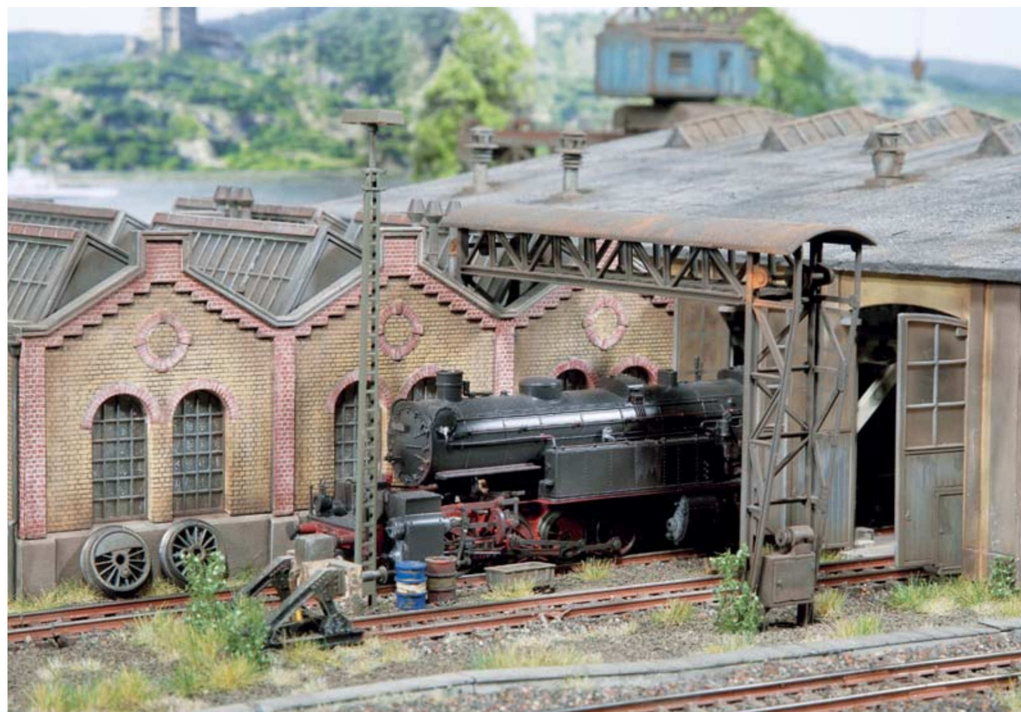
verschwenkt auf Segment 7, dessen Gestaltung ländlichen Charakter hat, um sodann unter einem Überbau im verdeckten Kehrschleifenbereich des Segments 8 zu verschwinden.

So, nun wird's aber Zeit, auch die beiden anderen Hauptbeteiligten an der nicht nur in betrieblicher Hinsicht bemerkenswerten H0-Großanlage zu ihrem Recht und zu Wort kommen zu lassen.

Carsten Thon, Jahrgang 1970, ist Installateur von Beruf und verantwortet den Gleisbau und die Bw-Technik. „Wenn da etwas mal nicht funktionieren sollte, wissen alle gleich, an wen sie sich wenden müssen", grient der inzwischen mit dem fünften Lebensjahrzehnt konfrontierte Thon. „Aber keine Sorge, auch beim Gleisbau habe ich darauf geachtet, dass weder K- noch C-Gleise wegen schlechter Lage Entgleisungen provozieren oder der Schotter gar zu Funktionsstörungen führt und sich etwa eine Weichenzunge verklemmt."

Apropos verklemmt, da kommt mir, welch Übergang, die H0-Klempnerei Theo

Gleisplan in Stücken: Segment 5 und 6 (oben) schließen mit Lokbehandlung und Diesel-Bw an die Segmente 3 und 4 an. Erst dann folgen 7 und 8 (siehe Seite 86) mit der Kehrschleife.



Mit viel Gespür für die voranschreitende Verwitterung auf dem Betriebsgelände ist auch diese Alltagsszene gestaltet. Der Zustand der Maschine sorgt für dezenten Kontrast.

Thon und Sohn auf dem dritten Segment in den Sinn. Das kann doch wohl kein Zufall sein oder?

„Nicht wirklich", lacht da Installateur Carsten Thon verhalten und erinnert sich, dass das seinerzeit wohl „eine Spontanidee von Andreas Brühls Sohnemann" gewesen ist.

Gealterte Pola-Bauten sorgen für Atmosphäre

„Dieser stimmige Industriebetrieb ist übrigens wie die meisten Hochbauten auf unserer Anlage ein gealterter Pola-Bausatz", wirft just in dem Moment Andreas Brühl ein. Ausnahmen, so erfahre ich, bilden ganz spezielle Bw-Bauten, die von Bochmann und Kochendörfer stammen.

Andreas Brühl hat aber nicht nur die für stimmungsvolle Epoche-III-Atmosphäre um etwa 1970 sorgenden Gebäude in Szene gesetzt. Auch die Landschaftsgestaltung entstammt seinen Händen. „Heki und Co. sind die üblichen Materialien, die ich verwendet habe", gibt sich Brühl, Jahrgang 1963, bescheiden. Dass hier jedoch weit mehr im Spiel sein muss, ahnt freilich wohl jeder, der weiß, dass Andreas Brühl ein exzellenter Gärtner mit Meisterbrief ist. Was sich noch auszahlen wird, denn „wir bauen weiter, unter anderem eine Paradestrecke", verrät mir Josef Reif ganz zum Schluss. □

Karlheinz Haucke



FOTOS: TIEDTKE

Im Diesellok-Bw sorgt eine Schiebebühne für die Verteilung der roten Brummer auf die beiderseitigen Unterstände und Abstellgruppen.

Die Spezialisten



Wer eine Modellbahn-Anlage baut oder sich mit dem Verbessern von Fahrzeugen beschäftigt, wer die Möglichkeiten der Elektrotechnik anwenden oder die Geheimnisse digitaler Steuerungen ergründen will, wird für die Erfahrungsberichte Gleichgesinnter dankbar sein. In ihrer neuen Spezial-Ausgabe bringt die MIBA-Redaktion nützliche Tipps und bewährte Tricks aus allen Bereichen des Modellbahnwesens. Dazu gliedert sich das Heft in vier Schwerpunktkapitel: Fahrzeugbau, Gebäudemodellbau, Elektrotechnik und Landschaftsbau. Außerdem befassen sich Grundlagen-Beiträge mit den stets wichtigen Themen „Modellbahn-Werkstatt" und „moderne Kleber". Zum Abschluss hat die MIBA-Redaktion ins Archiv gegriffen und wirft anlässlich des 65-jährigen MIBA-Jubiläums noch einen ebenso amüsanten wie lehrreichen Blick auf die „Winke und Kniffe" der Altvorderen.

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 180 Abbildungen

Best.-Nr. 12089713 | € 10,–

Noch lieferbar:

je Ausgabe € 10,–



MIBA-Spezial 86/10
Eine Bühne für die Bahn
Best.-Nr. 120 88610



MIBA-Spezial 87/11
Straße und Schiene
Best.-Nr. 120 88711



MIBA-Spezial 88/11
Vom Vorbild zum Modell
Best.-Nr. 120 88811



MIBA-Spezial 89/11
Fahren nach Fantasie + Vorbild
Best.-Nr. 120 88911



MIBA-Spezial 90/11
Modellbahn nach US-Vorbild
Best.-Nr. 120 89011



MIBA-Spezial 91/12
Modellbahn-Kleinstanlagen
Best.-Nr. 120 89112



MIBA-Spezial 92/12
Modellbahn-Beleuchtung
Best.-Nr. 120 89212



MIBA-Spezial 93/12
Güter auf die Bahn
Best.-Nr. 120 89312



MIBA-Spezial 94/12
Modellbahn-Entwürfe: Voll im Plan
Best.-Nr. 120 89412



MIBA-Spezial 95/12
Modellbahnen vorbildlich färben
Best.-Nr. 120 89512



MIBA-Spezial 96/13
Bauten der Bahn
Best.-Nr. 120 89613

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81-100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
www.miba.de

VORBILD

Bis So 13.10.

● An Wochenenden und Feiertagen, in den Ferien auch dienstags bis donnerstags, fährt die Berliner Parkeisenbahn Wuhlheide. Tel. (030) 538926-60, www.parkeisenbahn.de.

Bis So 20.10.

● Sonderausstellung Bergbahnen in CH-3652 Hilterfingen am Thunersee, Schloss Hünegg, täglich 13 - 17 Uhr, www.bergbahnausstellung.ch.

Bis So 27.10.

● Jeden Sonntag Dampfzugfahrten in Haaksbergen (NL) Abfahrt 11, 13 u. 15 Uhr, Boekelo Abfahrt 12, 14 u. 16 Uhr, Tel. (0031) 5357212516, www.museumbuurtspoorweg.nl.

Bis Do 31.10.

● Ausstellung 100 Jahre Außerferner Bahn in 82467 Garmisch-Partenkirchen, Werdenfelsmuseum und im Museum im Grünen Haus in A-6600 Reutte, Untermarkt 25. Geöffnet in Garmisch Di - So 10 - 17 Uhr, in Reutte Di - Sa 13 - 17 Uhr, Tel. (08821) 2134, www.ausserfernbahn.info.

Sa 13.07.

● Wiesentatalbahn Schönberg – Schleiz-West fährt, Tel. 0170 1863816, www.wiesentatalbahn.de.
● Dampfzug-Sonderfahrt mit 41 096 ab Hoya über Bremen und Hamburg nach Flensburg zum Dampf-Rundum. Tel. (02041) 3484668, www.nostalgiezugreisen.de.
● Albbähnle Amstetten - Oppingen mit Diesellok, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
● Schnellzugfahrt mit E 18 047 und 41 360 ab Diepholz, Tel. (02572) 1793, www.westfalendampf.de.

Sa 13.07. und So 14.07.

● Dieselzugbetrieb bei der Waldeisenbahn Muskau, Tel. (03576) 207472, www.waldeisenbahn.de.
● Bahnhofsfest Bad Herrenalb und Dampfzüge auf der Albtalbahn Ettlingen – Bad Herrenalb, Tel. (07247) 21230, www.uef-dampf.de.

Sa 13.07. bis Mo 22.07.

● Reise zu zahlreichen Museumsbahnen in Mittelengland. An- und Abreise per Bahn ab Köln, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.

Sa 13.07. bis So 11.08.

● Täglich Dampfzüge auf der Museumstoomtram Hoorn – Medemblik, Hoorn ab jeweils 11 und 13.45 Uhr, Tel. (0031) 223533970, www.museumstoomtram.nl.

So 14.07.

● Bahnhofsfest in Ebermannstadt mit Oldtimertreffen, Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V., Tel. (09194) 725175, www.dfs-ebermannstadt.de.
● Bahnhofstage in Dörzbach, Jagsttalbahnfreunde e.V., Tel. (07937) 277, www.jagsttalbahn.de.
● Fahrtag beim Vulkan-Express Brohl – Engeln, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
● Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
● Albbähnle Amstetten – Oppingen unter Dampf, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
● Erlebnistour Adorf – Wilzschhaus mit VT 772 und Motordraisine, Tel. 0151 61478108, www.fhwe.de.
● Kohlebahn Meuselwitz in Betrieb, Tel. (03448) 752550, www.kohlebahnen.de.
● Wanderbahn Viechtach – Gotteszell fährt, Tel. 0170 2425013 (17 - 20 Uhr), www.wanderbahn.org.
● Dampfzugfahrten zwischen Dieringhausen und Oberwiehl, Tel. (02262) 9999234, www.wiehltalbahn.de.
● Aktion Feriendampf zwischen Bornum und Derneburg, Tel. (039245) 2042, www.dampflok-betriebsgemeinschaft.de.
● Schnellzugfahrt mit E 18047 und 01 1075 ab Rheine nach Amsterdam, Tel. (02572) 1793, www.westfalendampf.de.
● Nach Breslau und Krakau. Lausitzer Dampflok-Club, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
● Mit dem Ferkeltaxi in den Tagebau Welzow, Tel. (03741) 598494, www.museumsferkel.de.

Sa 20.07. und So 21.07.

● 140 Jahre Zellwaldbahn: Eisenbahnfest in Nossen und Großvoigtsberg, jeweils von 9 bis 17 Uhr, Tel. 0171 8212447, www.bwnossen.de.
● Fahrzeugausstellung am Bahnhof Rennsteig, Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V., Tel. (03677) 4640426, www.rennsteigbahn.de.
● Schmalspurbahn-Festival auf der Weißeritztalbahn. Traditionsbahn Radebeul, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
● Sommerdampf + Mondscheinfahrten auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.
● Tage der offenen Tür bei der Ferienlandeisenbahn in 07924 Crispendorf, Tel. 0160 92392666, www.ferienlandeisenbahn.de.


FOTO: ROLAND BRUNNECKER

Am Samstag, 3. August 2013, fährt der historische Eilzug der Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Ettlingen, mit Volldampf von Karlsruhe durch die Pfalz und das Saarland nach Trier.

● Hespertalbahn Essen-Kupferdreh – Haus Scheppen fährt, Tel. (0201) 4085619, www.hespertalbahn.de.

Di 16.07. und Do 18.07.

● Schienenbusfahrten Morbach – Büchenbeuren, Tel. 0151 52722866, www.saar-hunsrueck-express.de.

Fr 19.07.

● Mondscheinfahrt bei der Trossinger Eisenbahn, Museum ab 19 Uhr geöffnet. Tel. (07425) 9402-36, www.trossinger-eisenbahn.de.

Sa 20.07.

● Dampf-Sonderzugfahrt in die böhmische Metropole Pilsen, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.

Sa 20.07 bis So 11.08

● Plandampf Niebüll - Dagebüll mit der schwedischen S 1916 der Angelner Dampfeisenbahn, Tel. (04661) 98088-0, www.neg-niebuell.de

So 21.07.

● Fahrtag der Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa, Tel. (04745) 7169, www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de.
● Mit VT 98 zwischen Rinteln und Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
● Nostalgie-Erlebnisse am Ammersee: Dampflok trifft Dampfer. Bahnpark Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.
● Wanderbahn Viechtach – Gotteszell fährt, Tel. 0170 2425013 (17 - 20 Uhr), www.wanderbahn.org.
● Kohlebahn Meuselwitz in Betrieb, Tel. (03448) 752550, www.kohlebahnen.de.
● Historischer Straßenbahnhof in 04005 Leipzig-Möckern von 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
● Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth fährt von 10.27 bis 12 Uhr und von 14 bis 17 Uhr, Tel. (05241) 68466, Postdamm 166, 33334 Gütersloh, www.dkbm.de.

Sa 27.07.

● Sommer-Dampfzug ab Gernrode zum Brocken, Freundeskreis Selketalbahn e.V., Tel. (039483) 80709, www.selketalbahn.de.
● Schienenkreuzfahrten durchs Ruhrgebiet, Tel. (0201) 857956079, www.ruhrgebiet-stadtrundfahrten.de.

Sa 27.07. und So 28.07.

● Bahnhofsfest im Eisenbahnmuseum in 17291 Gramzow mit Museumsfahrten nach Damme, 10 - 17 Uhr, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de.
● Dampfzugfahrten auf der Rübelandbahn zw. Blankenburg und Rübeland mit 95 027, Tel. 0175 5966134, www.arbeitsgemeinschaft-ruebelandbahn.de.

So 28.07.

● Nostalgie-Erlebnisse am Ammersee: Dampflok trifft Dampfer, Bahnpark Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.

Mo 29.07. bis So 04.08.

● Schienenkreuzfahrt mit dem Classic Courier nach Masuren, DNV-Touristik GmbH, Tel. (07154) 131830, www.dnv-tours.de.

Sa 03.08.

● Schienenbusfahrt über die Schiefe Ebene nach Marktschorgast, Deutsches Dampflokmuseum, Birkenstr.5, 95339 Neuenmarkt, Tel. (09227) 57 00, www.dampflokmuseum.de.
● Thüringenrunde Saalfeld – Pößneck – Gera – Jena-Göschwitz – Jena-West – Weimar – Erfurt – Arnstadt – Saalfeld, Tel. (037343) 8080 - 7, www.pressnitztalbahn.de.
● Mit Volldampf von Karlsruhe durch die Pfalz und das Saarland nach Trier, Tel. (07243) 7159686, www.sonderzug24.de.

Sa 03.08. und So 04.08.

● Fahrtage beim Pollo, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

So 04.08.

- Nostalgie-Erlebnisse am Ammersee: Dampflok trifft Dampfer. Bahnpark Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.
- Auf den Spuren des D 504 durch das Saaletal Saalfeld– Jena-Göschwitz – Bad Kösen – Naumburg – Halle (Saale) und zurück, Tel. (037343) 8080 - 7, www.pressnitztalbahn.de.
- Dampfzugfahrten auf der Wiehltalbahn zwischen Dieringhausen und Oberwiehl, Tel. (02262) 9999234, www.wiehltalbahn.de.

Mi 07.08.

- Bildvortrag Deutschlandreise mit der E 41, Eisenbahnfreunde Witten e.V., Tel. (02302) 1710399, www.efwitten.de.

Do 08.08.

- Zum „Treff der Königinnen" nach Neuhausen (Erzgebirge) mit dem Ferkeltaxi, Tel. (03741) 598494, www.museumsferkel.de.

Sa 10.08.

- Neptun-Express mit 143 001 zur Hanse-Sail 2013 ab Cottbus, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Sonderfahrt nach Rostock/Warnemünde zur Hanse-Sail ab Berlin, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
- Sonderfahrt mit 031010 ab Celle über Göttingen und Kassel nach Koblenz zu „Rhein in Flammen", Tel. (02041) 3484668, www.nostalgiezugreisen.de.

Sa 10.08. und So 11.08.

- Großes Eisenbahnfest bei der Ferienlandeisenbahn in 07924 Crispendorf, Tel. 0160 92392666, www.ferienlandeisenbahn.de.
- Neresheimer Bahnhofshocketse mit stündlichem Zugverkehr auf der Härtsfeldbahn, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.

So 11.08.

- Nostalgie-Erlebnisse am Ammersee: Dampflok trifft Dampfer. Bahnpark Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.
- Teddybärtag beim Albbähnle Amstetten – Oppingen, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Zum „Treff der Königinnen" nach Neuhausen (Erzgebirge) mit dem Ferkeltaxi, Tel. (03741) 598494, www.museumsferkel.de.
- Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth fährt von 10.27 bis 12 Uhr und von 14 bis 17 Uhr, Tel. (05241) 68466 Postdamm 166, 33334 Gütersloh, www.dkbm.de.
- Museumszugbetrieb auf der Steyrtalbahn-Museumsbahn, Tel. (0043) 676-5368717 www.oegeg.at.

Mi 14.08.

- Ringzug-Wanderung entlang der Trossinger Eisenbahn, Zweckverband Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg, Tel. (07720) 66840, www.ringzug.de.

Do 15.08.

- Nostalgie-Erlebnisse am Ammersee: Dampflok trifft Dampfer. Bahnpark Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im SWR-Fernsehen:

Sommerstaffel, jeweils samstags um 16.45 Uhr:

13.07.: Garten- und Parkbahnen im Südwesten
20.07.: Elektrisch ins Jrüne - Ausflugsbahnen rund um Berlin
27.07.: Zwischen Jungfernsprung & Drachenfels - der Bundenthaler
03.08.: Schienenkreuzfahrt Bodensee - Bahngeschichten am Schwäb. Meer
10.08.: Natur, Nostalgie und die 97 501 oder schauckelnd durch d. Biosphäre
17.08.: Von Tausendfüßlern, Elefanten u. Löwenbabys - Shongololo-Express 1

Wiederholungen mit Folgen aus dem Archiv:

NDR: Montags, 14 Uhr
RBB: Donnerstags 15.15 Uhr
HR: Montags, 14 Uhr, und dienstags, 14 Uhr.
arte: Verschiedene Termine, siehe www.arte.de.
MDR: Samstags, 15 Uhr.

Aktuelle Informationen: www.eisenbahn-romantik.de

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174 b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr. Tel. 0172 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz, Hofer Straße 14, bis Oktober geschlossen.
- www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, in Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden 1. des Monats von 14 bis 18 Uhr geöffnet.

Sa 13.07.

- Modellbahnstammtisch in 44388 Dortmund, Clubräume, Bövinghauser Str. 23, 16 - 19 Uhr, www.mec-castrop-rauxel.de.

Sa 13.07. und So 14.07.

- Ausstellung in 19395 Plau am See, Neubaugebiet, 10 - 17 Uhr (jeden So im Juli/August), Tel. (038731) 56785, www.modellbahnclub-karow.de.
- Parkeisenbahn in 73207 Plochingen in Betrieb, In den Neckarauen, 11 - 18 Uhr, Tel. (07153) 899522, www.dampfbahner.de.

Fr 19.07. bis So 21.07

- Ausstellung in 17209 Dudel, „Die Scheune" bei Röbel, Fr und Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (039931) 52009, www.scheune-bollewick.de.
- Ausstellung in 39387 Oschersleben aus Anlass 170 Jahre Eisenbahn in Oschersleben, im Bewos-Sport-Zentrum, tägl. geöffnet 10 - 17 Uhr, Tel. 0171 7748754.

Sa 03.08.

- Ausstellung in 8610 Uster (Schweiz), Industriestraße 1, Lok-Remise, Tel. (0041) 443101425, www.eisenbahnsammlung.ch.

Sa 03.08. und So 04.08.

- Parkeisenbahn in 73207 Plochingen in Betrieb, In den Neckarauen, 11 - 18 Uhr, Tel. (07153) 899522, www.dampfbahner.de.
- Ausstellung in 01809 Heidenau, Erlichtmühle, 10 - 16 Uhr, Tel. (03529) 520008, www.mec-heidenau.de.

So 04.08.

- Ausstellung in 72213 Altensteig im Alten Rathaus (in der Altstadt), Paulusstraße, mit Fahrbetrieb, Tel. (07456) 9393-0, www.dasaltensteigerle.de.

Sa 10.08.

- Modellbahnstammtisch in 44388 Dortmund, Clubräume, Bövinghauser Str. 23, 16 - 19 Uhr, www.mec-castrop-rauxel.de.

Sa 10.08 und So 11.08.

- Parkeisenbahn in 73207 Plochingen in Betrieb, In den Neckarauen, 11 - 18 Uhr, Tel. (07153) 899522, www.dampfbahner.de.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 24 von Januar 2012. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

MÄRKLIN ▸ RANGIER-TECKEL FÜR Z, MUSEUMS-KROKODIL FÜR H0



Winzig, aber fein detailliert ist die neu aufgelegte 94 für Z.

Eine weitere Dampflokbaureihe wurde im kleinsten Märklin-Maßstab in überarbeiteter Form mit feinerer Steuerung ausgeliefert. Es handelt sich um den Fünfkuppler der ehemals preußischen Gattung T 16.1. Mit fünf angetriebenen Achsen, die auch zur Stromabnahme herangezogen werden, eignet sich das Modell gut als Rangierlok. Fast vier Nummern größer, was die Länge betrifft, ist die Märklin-Neukonstruktion des SBB-Krokodils in der älteren Vorbildausführung mit Schrägstangenantrieb und Blindwelle. Die Einmalserie der ÖGEG-Museumsausführung berücksichtigt alle epochengerechten Detailänderungen (zum Beispiel teilweise verschlossene Türen, Indusi) und ist mit umfangreichen Digital- und Soundfunktionen ausgestattet. Das Modell ist werkseitig bereits ausverkauft.



In der Museumsausführung der ÖGEG zeigt sich das neue H0-Krokodil.

BRAWA ▸ FRÜHJAHRS-NEUHEITENOFFENSIVE



Auch in der DB-Ausführung der Epoche III wirkt die preußische G 7.1 von Brawa äußerst attraktiv.

Aus Remshalden rollten im Wonnemonat zahlreiche Form- und Bedruckungsvarianten in die Modellbahnläden. Die Spur-0-Bahner können unter zahlreichen neuen Varianten bei den Behältertragwagen wählen, darunter auch Waggons mit auffälligen Schwarzkopf- und Südzucker-Behältern. Die gelungene G 7.1 in der Spurweite H0 erfährt ebenfalls Zuwachs. Vor allem Epoche-III-Varianten der Bundes- und Reichsbahn für Wechsel- und Gleichstrombahner bilden den Kern der Bedruckungsneuheiten, aber auch ÖBB-Bahner dürfen sich auf neue Modelle freuen. Die DR-Baureihe 119 rollt als gelbe Bahnbau-Maschine der Epoche V daher, wird aber auch als DR-Variante der Epoche IV wieder aufgelegt. Das Personenwagensortiment wird um zahlreiche Wagen der Epochen I und II bereichert, darunter unter anderen F4, AB4 und C4 der SBB sowie Ci und Cid der DRG. Das Sortiment der sehr schön detaillierten zweiachsigen Kesselwagen wird um einige ausländische Varianten erweitert, darunter Wagen der französischen SNCF, der italienischen FS, der dänischen DSB sowie der ÖBB. Modellbahner mit alpiner Landschaft können auf die überarbeitete Hahnenkammseilbahn zurückgreifen.



Mit neuen Behälter-Varianten werden die Tragwagen in Spur 0 geliefert.



Diese Beschriftungsvarianten des formneuen Kesselwagens kommen in N.

ROCO ▸ ZURÜCKHALTUNG IM MAI

Das Roco-Neuheiten-Portfolio im Mai ist etwas zurüchhaltend. Formneuheiten waren diesen Monat nicht zu vermelden. Wieder im Programm ist die DRG-44 mit großen Ohren. Auch die Bundesbahn-Diesellokbaureihe 280 ist wieder erhältlich in der Ausführung ohne Schalldämpfer mit und ohne Sound für AC- und DC-Bahner. Die Siemens-Güterzugmaschine der Baureihe 152 wird im Railion-Look mit und ohne Kontraststreifen neu angeboten. Das Schweizer Schmuckstück, die Re 4/4 II im TEE-Design, ist jetzt auch mit Sounddecoder lieferbar. Daneben sind noch diverse Güterwagen europäischer Bahnverwaltungen neu im Sortiment.



Der Ursprungs-Jumbo, wie ihn die DRG in den 1930er-Jahren in ihren Fuhrpark aufnahm.

RIVAROSSI ▸ FLACHWAGEN MIT INTERESSANTER BELADUNG



Für einen guten Zweck unterwegs: Mannschaftstransporter der amerikanischen Bauart M 113.

Die vierachsigen Flachwagen der Bauart Rmms eignen sich als universelle Transportwagen für sperrige Güter aller Arten. Rivarossi nutzt die Möglichkeiten seiner sehr schön detaillierten H0-Modelle für interessante Beladungs-Varianten. Jeweils als Zweier-Set ist eine Verladung von UN-Panzern für den Mannschaftstransport (Modelle von Electrotren) sowie von Röhren für die „Northstream"-Pipeline durch die Ostsee zu haben. In letzterem Set besitzt ein Wagen klappbare-Alu-Bordwände. Für eine vorbildgerechte Sicherung und Verzurrung muss in beiden Fällen der Modellbahner selbst sorgen. Weitere neue Varianten dieser Flachwagen sind ebenfalls lieferbar.



Für gute Geschäfte unterwegs: Rohre für die Ostsee-Pipeline.

ARNOLD ▸ DB-DIESELLOK DER ANFANGSJAHRE FÜR SPUR N



Die V 80 wurde in einer Epoche-III-Version wiederaufgelegt.

Arnolds Modell der V 80 entstand in unruhigen Zeiten, damals erfolgte die Auflösung des deutschen Produktionsstandortes und die Verlagerung nach Italien. Dem Modell hat das nicht geschadet, es bildet die charakteristische Form des Vorbildes gut nach. Allein die Fahrgeräusche sind etwas dominant. Eine NEM-Schnittstelle ist vorhanden, für die Nachbildung von geschlossenen Lokfronten liegen Austauschteile bei. Die Beleuchtung mit Rot-Weiß-Lichtwechsel erfolgt über LED. Die NEM-Kupplungsaufnahmen sind nicht kulissengeführt. Für den N-Diesellokfreund eine wichtige Ergänzung.



Vom neuen Arnold-Kühlwagen sind einige Werbe-Varianten zu haben.

TRIX ▸ ROT- UND SILBERLINGE, LOKALBAHNWAGEN



Die Steuerwagen der beiden neuen Zugsets für die Baugröße N.



Einer der neuen Trix-Personenwagen der K.Bay.Sts.B. für H0.

Zwei neue Zugsets lieferte Minitrix für die N-Bahner aus. Im Wagen-Set „Rotlinge" sind vier Modelle enthalten, darunter der abgebildete rote Steuerwagen mit der Karlsruher Kopfform. Dreiteilig ist das Wagenset „Müngstener Brücke", in dem die n-Wagen noch als Silberlinge daherkommen, allerdings bereits mit ozeanblauem Rahmen.

Für H0 ist eine Serie bayerischer Lokalbahnwagen lieferbar. Neben der abgebildeten Bauart CL 11 gibt es auch einen zweiklassigen BCL 09 sowie einen Post-Packwagen.

WIKING ▸ AUTOKLASSIKER IN H0



Von Auto-Klassikern kann man eigentlich nie genug haben auf der Modellbahn. Von Wiking kommen neue Ausführungen des Opel Commodore Coupé, des Opel Manta A und des VW Polo. Auch ein kleiner Fiat 600 und die Borgward Isabella sind zu haben.

ETCHIT ▸ LANZ-SCHWERLAST-SCHLEPPER IN N



FOTO: WERK

Aus der Serie der HDM-Modelle von EtchIT stammt ein Schwerlastschlepper nach LANZ-Vorbild: Das Cabrio D 2531 in grauer Lackierung. Das Fertigmodell ist auf 50 Stück limitiert. Weitere Varianten sind lieferbar. Info: www.easy01.de/etchIThome

HAPO ▸ LÄNDERBAHN-BEKOHLUNGSANLAGE

Hapo liefert Fertigmodelle einer Kohlenbühne aus Holzbalken. Steinfundament und Holzaufbau sind aus Kunststoff, der Kran und die Leiter aus Messing gefertigt. Info: www.hapo-bahn.de



FOTO: WERK

LANGMESSER ▸ FEINE SCHWELLENSTAPEL



FOTO: WERK

Sofort lieferbar sind 50 „Alte Holz-Schwellen" für H0 aus dem Model-Scene-Programm. Neben der Außenkontur ist auch die Holzmaserung mit den Abdrücken der Rippenplatten filigran gelasert. Ebenfalls erkennt man die Löcher der Befestigungsschrauben.

VAMPISOL ▸ NEBENGEBÄUDE AN DER ROLLBAHN



FOTO: WERK

Passend zum Bahnhof Ottersberg, an der Rollbahn zwischen Bremen und Hamburg gelegen, lieferte Vampisol nun auch das Nebengebäude aus. Der Bausatz besteht aus Spezialgips und muss vom Modellbauer selbst eingefärbt werden. Ausführliche Bauanleitungen helfen dabei. Info: www.vampisol.de

HORNBY ▸ BAHNHOF FLACHGAU FÜR H0

Die Hornby-Reihe der Fertigmodelle aus Spezialkunststoff wurde kürzlich um einige Neuheiten ergänzt. Einen Bahnhof Flachgau gibt es zwar in Wirklichkeit nicht, das fix und fertig gelieferte und weitgehend sauber gefertigte Modell passt trotzdem an viele Nebenstrecken.



US-CORNER

Einen auffälligen 33000-Gallonen-Kesselwagen der American Car and Foundry Company (ACF), eines traditionsreichen Herstellers von Güterwagen in den Vereinigten Staaten, in den Farben der Pennsylvania Railroad (PRR) findet man im Master-Sortiment des US-Herstellers Atlas in H0 (Art.-Nr.: 20001581). Markant ist die bauchige Erweiterung im Mittelteil des gigantischen Kessels. Die Lackierung der PRR betont diese Aufblähung zusätzlich. Das Modell zeigt prima Gehäusegravuren und feine freistehende Details. Die Handläufe und Leitern sind wunderbar filigran. Neue hübsche Bedruckungsvarianten in



H0 findet man auch unter den Fahrzeugen von Classic Metal Works. Ein Sattelzug mit Einachs-Auflieger der „Yellow Transit“ wird gezogen von einem '41/46-Chevrolet-Hauber. Das fein detaillierte Modell besticht vor allem dank einer exzellenten Bedruckung. Bis heute sind die legendären Greyhound-Busse das Überland-Reisemittel vor allem derjenigen mit den schmaleren Geldbeuteln. Die bekannteste Form ist der in den 50er-Jahren gebaute PD-4501 Scenicruiser aus dem Hause General Motors, von dem über 1000 Stück exklusiv für Greyhound gefertigt wurden und der längst zu einer Ikone der USA wurde.

FOTOS (4): RAINER ALBRECHT



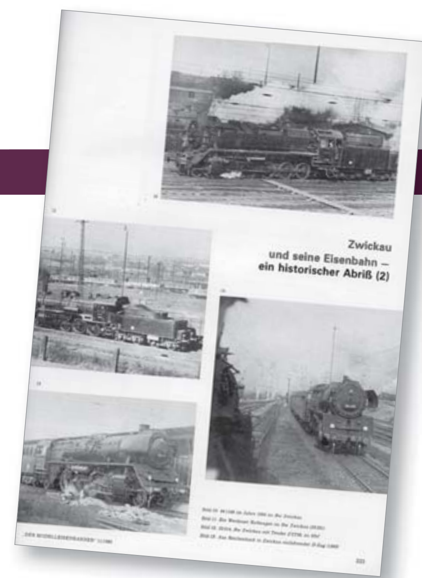




IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 33 JAHREN: Zwickau und seine Eisenbahn

☐ „In der Oktober- und der Novemberausgabe des MODELLEISENBAHNER im Jahr 1980 erschien ein zweiteiliger Beitrag zu „Zwickau und seine Eisenbahn“. Peter Merkel beschreibt komprimiert die überragende Rolle der Eisenbahn in der sächsischen Stadt (siehe auch S. 36), die schon früh (1845) Anschluss ans Schienennetz erhielt. Ausgesprochen interessant ist der zweite Teil des Beitrags. Während in Teil 1 die historische Entwicklung der Regelbahn geschildert wurde, erläutert der Autor im zweiten Teil die Geschichte der lokalen Industrie- und Kohlebahnen. Heutzutage ist sicher nicht mehr jedermann bewusst, dass die Region Zwickau vor vielen Jahren auch einmal ein nicht unbedeutendes Steinkohleabbaugebiet war – Kohle, die transportiert werden musste und das zweckmäßig mit der Bahn.


Zwickau und seine Eisenbahn – ein historischer Abriß (2)

KARTONMODELL IN 0

Dallmin von Makamo

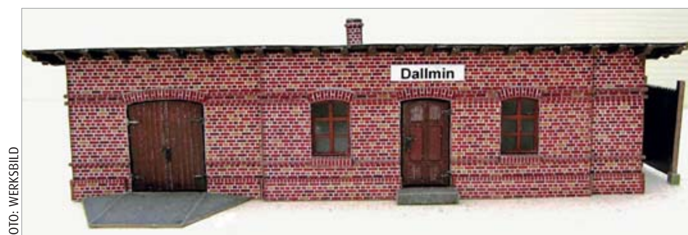


FOTO: WERKSBILD

Der Bau in preußischer Klinkerarchitektur ist eine maßstabsgetreue Nachbildung der Station an der Perleberger Ringbahn in Brandenburg.

☐ Der Hersteller MaKaMo-Modellbogen ist seit acht Jahren als Kleinserienhersteller für Eisenbahngebäude von Z bis H0 tätig, Der Magdeburger Kleinserienhersteller hat den Trend zur Spur 0 auch erkannt und bietet nun das erste Kartonmodell eines Bahnhofs im Maßstab 1:45 an. Das Ensemble Station Dallmin, bestehend aus Empfangsgebäude und einem Wiegenhaus mit Fuhrwerkswaage, fand schon in der Spurweite H0 viele Anhänger. Durch den Verzicht auf gelaserte Teile und die Eigenleistung des Zuschnitts ist der Preis für den Bausatz Station Dallmin mit 60 Euro noch vertretbar. (www.makamo-modellbogen.com)

PRESSEKONFERENZ

Piko zieht positive Bilanz

☐ Wenige Tage vor dem beliebten Tag der offenen Tür am 15. Juni 2013 zog Piko-Chef Dr. René Wilfer bei einer Pressekonferenz am Standort Sonneberg eine erste Zwischenbilanz des Jahres 2013. Mit der Entwicklung der ersten fünf Monate sei man sehr zufrieden, lägen doch die Umsätze zehn Prozent über den Werten des Vorjahres. Besonders erfreulich sei die Entwicklung des Piko-Sortiments im deutschen Fachhandel, wo man sich laut Piko als Nummer drei unter den Modellbahnherstellern etabliert habe. Weltweit habe man inzwischen 550 Mitarbeiter, davon 170 im thüringischen Sonneberg, wo die weltweite Steuerung des Vertriebs organisiert wird, die Entwicklung und Konstruktion der Modelle ihren Sitz hat ebenso wie die komplette Produktion aller Modelle und Gleise des Gartenbahnsortiments. Vor allem der eigene Produktions-Standort in China ist inzwischen „ein wichtiger und nicht mehr wegzudenkender Baustein für die positive Entwicklung von Piko.“ Zum Tag der offenen Tür konnten die Piko-Mitarbeiter stolze 14000 Besucher aus dem In- und Ausland begrüßen.

NEUES BEMO-MODELL: L45H IN H0E

Rumänischer Brummer

☐ Es ist soweit: Bemo hat nach langer Zeit wieder ein Großserienmodell entwickelt, das nicht auf Schweizer Gleisen verkehrt. Das Vorbild des Bemo-Modells ist die Baureihe L45H des rumänischen Herstellers Faur. Die dieselhydraulische Type war im ehemaligen Ostblock verbreitet und nach der Wiedervereinigung kamen einige Fahrzeuge auch zu deutschen Schmalspurbahnen. Die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH etwa besitzt drei Loks. Einen Test des neuen Modells finden Sie in der nächsten Ausgabe des MODELLEISENBAHNER.



FOTO: WERKFOTO

Ein schöner Farbtupfer ist die Lokomotive in der Lackierung der Fichtelbergbahn, eine von drei Varianten, die Bemo nun ausliefert.

MODELLBAHN-GROSSANLAGEN

„der multi“ im Leeraner Miniaturland

☐ Ein wichtiger Partner des Leeraner Miniaturlands ist „der multi“, ein Einkaufszentrum in Leer. Matthias Brahms vom „multi-Ostfriesland-Center“ und der Inhaber des Leeraner Miniaturlands, Wolfgang Teske, sind sich einig: Das Leeraner Miniaturland und das „multi-Ostfriesland-Center“ gehören zu Leer wie der Hafen und das Rathaus. Dieses beliebte Einkaufszentrum entstand nach der Fertigstellung seines Umbaus nun auch auf der H0-Miniaturanlage. Detailliert wurde die Einkaufsmeile nachgebaut. Durch das teilweise aufgeschnittene Dach des „multi-Ostfriesland-Centers“ im Maßstab 1:87 sieht man die Einkaufspassage, in der sich hunderte Figuren am Angebot der Geschäfte erfreuen. Auch das Areal um das Center wurde dargestellt und durch viele Pkw-Modelle auf den Parkplätzen mit Leben erfüllt. Und es gibt auch Aktionsknöpfe, mit denen Besucher verschiedene Animationen in Bewegung setzen können. E-Mail: info@leeraner-miniaturland.de; Internet: www.leeraner-miniaturland.de



FOTO: WERKFOTO

Das neue Einkaufszentrum im Leeraner Miniaturland sorgt für eine gute Versorgung der dortigen 1:87-Bevölkerung.



FOTO: PEC

Bei der Parkeisenbahn Chemnitz (PEC) findet in der Zeit vom 11. bis 14. Oktober 2013 das 23. internationale Feldbahntreffen statt. Im Rahmenprogramm führen die Gartenbahnfreunde der PEC am 12. Oktober 2013 um 14 Uhr eine Fahrzeugparade ihrer Fahrzeuge auf der etwa 200 Quadratmeter großen Gartenbahnanlage vor.

MESSE-KALENDER

3. – 6. OKTOBER 2013: modell – hobby – spiel, Leipzig	**1. - 3. NOVEMBER 2013:** Faszination Modellbau, Friedrichshafen	**15. - 17. NOVEMBER 2013:** EuroModell, Bremen

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

CHEF VOM DIENST
Stefan Alkofer

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Elke Albrecht, Telefon (08141) 53481-151, Fax (08141) 53481-200, e.albrecht@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Verkaufsleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-200, bettina.wilgermein@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 24, ab 1.1.2012, Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
EU- und andere europäische Länder: Kleines Abonnement 63,80 €; Großes Abonnement 72,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000

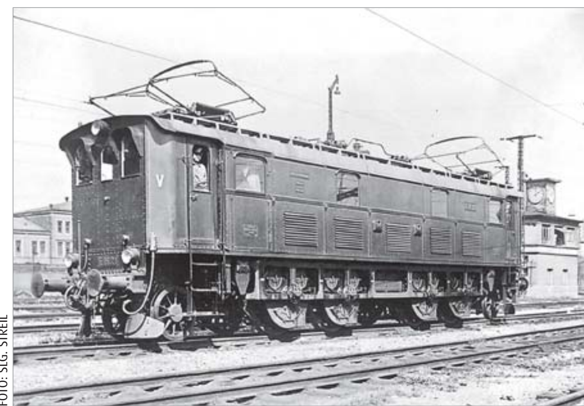
Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]


FOTO: KÜSTNER

EISENBAHNROMANTIK AUF METERSPUR

In der Ostschweiz prägt seit über 100 Jahren die Rhätische Bahn den Schienenverkehr. Ihr einzigartiger Charme lockt Touristen aus aller Welt.


FOTO: SLG. STREIL

MIT GROSSZAHNRAD

Mit Vorgeschichte, technischen Voraussetzungen und Funktionsweise des Buchli-Einzelachsantriebs befasst sich E-Lok-Fachmann Werner Streil.

Das September-Heft erscheint am **7. August** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


FOTO: LANGMESSER

BEGRÜNUNG EN DETAIL

Wenn Wolfgang Langmesser die Pinzette zückt, kommt die Natur in seinen Miniaturwelten zu ihrem Recht.

AUSSERDEM

Von der Sieg zur Lahn

Seit 1915 können Züge aus Hagen über Siegen Gießen erreichen, ohne Kopf zu machen. Bis 1965 regierte König Dampf auf der Dilltalbahn.

Großartige Lok-Leistung

Udo Fehn aus Hilden hat die im MEB vorgestellte bayerische Lokalbahnlok Baureihe 98.11 nachgebaut.

Universal-Gigant

Die beeindruckende sechsachsige Elektrolok CC 6500 der SNCF, die weit über die Grenzen Frankreichs bekannt geworden ist, geht als H0-Modell von Roco auf eine ausgiebige Testfahrt.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


FOTO: GÖHL

EINE FRAGE DER ZUWENDUNG

Dampflokführer Ralf Göhl erklärt, warum nicht alle Loks einer Dienststelle gleich gut gepflegt aussahen.


FOTO: BAUER-PORTNER

AUF K-GLEIS DURCH FRANKEN

Die Modellbahnfreunde Ammerndorf halten mit ihrer Märklin-Anlage die Erinnerung an die Bibertbahn wach.

288 spannende Seiten aus der Modellbahnwelt



- Rollendes Material, Schienen, Geländebau und mehr
- Alle wichtigen Hersteller und Spurweiten

Am besten gleich anfordern:

Telefon: 0 96 04 / 40 87 87 · conrad.de/kataloge

Bei telefonischer und schriftlicher Bestellung geben Sie bitte die Best.-Nr. 90 00 50-ZE und den Katalog-Code: AC an. Schutzgebühr: € 4.-*

* Mit jedem bezahlten Katalog erhalten Sie einen Gutschein über € 5,-. Dieser ist bei Ihrem nächsten Einkauf ab € 25,- Mindestbestellwert einlösbar.

Katalog · Filiale · Online-Shop: conrad.de

ELECTRONIC
CONRAD